CO WIDZIAŁEM W BUDAPESZCIE
(Koresp. własna) (patrz str. 7)

Nr 15

Za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI Warszawa, 1—15 września 1949 CENA 25 ZŁ

W NUMERZE:

KRAJOWA NARADA SAMOCHODOWA

W dniach 9 i 10 sierpnia 1949 r. odbyła się w Ministerstwie Komunikacji Narada Krajowa poświęcona zagadnieniom 6-letniego planu państwowych przedsiębiorstw transportu samochodowego.

Plan, o którym mowa, opracowany przez wicedyrektora L. Skoczylasa z Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji jest częścią ogólnego 6-letniego planu gospodarki narodowej. Obejmuje on całość zagadnień usług transportu samocnodowego, ze specjalnym uwzględnieniem zjednoczonych państw. przedsiębiorstw komunikacji samochodowej towarowej i osobowej (PKS, Hartwig, Spedytor). Planowy rozwój przedsiębiorstw przewozów publicznych oparty jest na założeniu, że głównym czynnikiem transportowym w Polsce jest kolej. **Transport samochodowy nie będzie konkurentem kolei, a przeciwnie, będzie z nią harmonijnie współpracował.**

6-letni ogólny plan gospodarki narodowej przewiduje olbrzymi wzrost wyprodukowanej masy towarowej, która z kolei musi być przewieziona do określonych miejsc przy pomocy wszystkich rozporządzalnych środków przewozowych. Z tej masy towarowej wiele milionów ton ładunku będzie przewiezione przy pomocy samochodów. Znając wielkość tej masy w tonach i w czasie w jakim będzie musiała być przewieziona, nie trudno już będzie przewidzieć ilościowy rozwój taboru samochodowego w poszczególnych latach planu 6-letniego. Trudniejszą natomiast rzeczą będzie takie umiejętne eksploatowanie środków przewozowych, aby przy maksimum wykorzystania zdolności przewozowych taboru samochodowego, wykonać to najwięcej celowo i ekonomicznie.

Temu celowi właśnie służy plan rozwoju usług transportu samochodowego, który był przedmiotem Narady Krajowej.

Dzięki rozbudowie nowego zaplecza technicznego (warsztaty, stacje obsługi i garaże), wyszkoleniu kadr specjalistów technicznych i transportowych i w oparciu o własny wytwórczy przemysł samochodowy, osiągnięcia przewidziane w planie będą z roku na rok coraz większe, lepsze i ekonomiczniejsze. Dość powiedzieć, że zjednoczone uspołecznione samochodowe przedsiębiorstwo publiczne będzie dysponować trzykrotnie większym tonażem w stosunku do tonażu całej Polski przedwrześniowej. A przecież to dopiero jedno państwowe przedsiębiorstwo, nie mówiąc o całym olbrzymim pozostałym państwowym taborze samochodowym też odgrywającym wielką rolę w przewozach własnych.

Wielka sala konferencyjna Ministerstwa Komunikacji z trudem pomieściła delegatów z całej Polski. Obradom przewodniczył dyrektor Departamentu Samochodowego ob. Rakowski w obecności ministra inż. J. Rabanowskiego i wiceministra mgr. Cegleckiego. Przy stole prezydialnym zasiedli: delegaci przedsiębiorstw przewozowych ob. ob. Romanowski, Kisiel, Fronczak, prezes Związku Zaw. Transportowców ob. Oryński, przedstawiciele KC PZPR ob. Zonik i poseł Gumiński, oraz delegat do komasacji transportu państwowego inż. Młodecki. W miejsce nieobecnego twórcy planu, referat wygłosił inż. Sokołowski, a następnie inż. Grudzieński na temat zaplecza technicznego i inż. Wichrzycki na temat szkolenia kadr.

W żywej i rzeczowej dyskusji zabierali kolejno głos delegaci z całej Polski wnosząc do planu szereg cennych uwag i spostrzeżeń. Plan ten będzie w dalszym ciągu badany i omawiany na lokalnych naradach wytwórczych.

Przy końcu obrad zabrał głos prezes Zw. Transportowców ob. Oryński, apelując do zebranych, aby nie szczędzili sił i wysiłków nad realizacją planu pod przewodnictwem kierowniczej Partii PZPR, mającego **doniosłe znaczenie dla ogólno-państwowego planu 6-letniego, który zwiększając bardzo znacznie naszą produkcję, będzie podstawą dobrobytu mas pracujących Polski Ludowej.**

W.



Fabryczny zespół naszych SHL-ek w składzie: J. Jankowski, St Brun i M. Markiewicz reprezentował nie tylko wysoką klasę jeździecką ale i doskonałe przygotowanie maszyn, które w komplecie znalazły się na mecie VII. Raidu Tatrzańskiego.

Po dziesięciu latach

Wrzesień 1939 r. był nieuchronną konsekwencją przedwrześniowej rzeczywistości, wypływał z tego, w co przekształciły Polskę rządy kapitalistyczne, z istoty przedwrześniowej niepodległości.

Ale prawda o wrześniu, zrozumienie przyczyn katastrofy narodowej torowało drogę prawdzie o nowej Polsce. Tę wizję nowej Polski, której przyniesie wolność wielki kraj robotników i chłopów, głosili narodowi polskiemu ci sami ludzie, którzy zarówno przed wrześniem jak i podczas września wykazali swą wierność interesom mas pracujących. Nie potrafił zaciemnić obrazu tej nowej Polski jad hitlerowskiej propagandy i jej rodzimych sojuszników.

Naród polski czuł, jak każdy cios Armii Radzieckiej rozluźnia obręcz, którą zacisnął na jego gardle okupant. Masy ludowe widziały, jak w codziennej walce Partii, w potyczkach Armii Ludowej rodzą się zaczątki nowej Polski. Dotarła do kraju wieść o Stalingradzie i wiadomość o Lenino. Nadsłuchując huku dział ze wschodu, polskie masy ludowe skupiły się wokół programu Partii, wokół programu budownictwa nowej Polski, Polski której nie będzie zagrażał wrzesień, która będzie ojczyzną robotnika i chłopa, a nie kapitalisty i sprzedawczyka niemieckiego. Podczas tragicznego września i ciężkich lat okupacji uczyliśmy się na własnej skórze prawdy o tym, że przyszłość naszej ojczyzny jest nierozerwalnie związana z jej rozwojem społecznym, z walką o wolność ludów całego świata, z walką Związku Radzieckiego.

Dziś nasze ludowe wojsko — związane z ludem, czerpiące swe siły z nieustannego rozwoju naszego kraju, związane braterstwem broni z Armią Czerwoną — jest najsilniejszą siłą zbrojną w w dziejach narodu polskiego. Dziś budujemy nową Polskę. Przyszłość jej, niepodległość i rozwój społeczny oparliśmy na trwałym fundamencie. Budujemy Polskę, którą każdy człowiek pracy otacza czcią i miłością.

W dziesiątą rocznicę września patrzymy nie tylko wstecz — ale i naprzód. Śmiało i pewnie maszerujemy ku lepszej przyszłości. W naszej walce o pokój, o wolność naszego kraju o jego lepsze jutro nie jesteśmy osamotnieni. W naszym marszu widzimy przed sobą Związek Radziecki — czujemy sąsiada z lewa i prawa— milionowe siły obozu pokoju.

Wyciągnęliśmy wnioski z tragedii wrześniowej — budujemy Polskę socjalistyczną.

Wzmożona produkcja części zamiennych

W dążeniu do wykorzystywania wszystkich krajowych źródeł produkcji części zamiennych i akcesorii i skoordynowania ich wytwórczości tak, aby jak najbardziej ograniczyć import i zaoszczędzić w ten sposób cenne dewizy — „Motozbyt" nawiązał ostatnio ścisły kontakt ze spółdzielniami pracy, produkującymi wspomniany sprzęt. W tym celu zwołana została konferencja w Naczelnej Dyrekcji „Motozbytu" z udziałem przedstawicieli Centrali Spółdzielni Pracy i poszczególnych spółdzielni z terenu kraju. W trakcie obrad spółdzielnie motoryzacyjne przedstawiły zakres swej produkcji i zapowiedziały dalsze zgłoszenia możliwości produkcyjnych na 1950 rok. Wypowiadali się reprezentanci 22 spółdzielni wytwarzających najróżniejsze części i akcesoria.

Skoordynowanie pracy tych spółdzielni przyczyni się niewątpliwie do poprawy zaopatrzenia naszego sprzętu motorowego. Dodać należy, iż wspmniane spółdzielnie pracy czynne są na terenie całego kraju — zarówno w Warszawie, jak i Krakowie, Częstochowie, Lublinie, Gdańsku i Wrocławiu.

M. K.

Sami produkujemy części zamienne do ciągników

Zakłady wytwórcze przemysłu motoryzacyjnego wykonały poważne ilości kół zębatych i innych części zamiennych niezbędnych dla ciągników pochodzenia amerykańskiego. Sporą ilość takich ciągników otrzymaliśmy w ramach dostaw UNRRA, jednakże z biegiem czasu brak części zamiennych powodował, że stawały się one bezużyteczne. Obecnie będą mogły być znów wykorzystane w pracach rolnych.

Olej gazowy we wszystkich stacjach benzynowych

Wobec poważnego zwiększenia pojazdów mechanicznych pędzonych olejem gazowym, mylnie zwanym w potocznej mowie „ropą", Centrala Produktów Naftowych przystosowuje stacje benzynowe na terenie całego kraju, także do sprzedaży oleju gazowego. Inowacja ta spotka się napewno z uznaniem szerokich rzesz kierowców, jeżdżących na samochodach o silnikach wysokoprężnych.

Przez stałe powiększanie ilości stacji benzynowych, jak również przystosowywaniu ich do wymagań rynku, zaopatrywanie pojazdów w paliwo staje się na terenie całego kraju coraz sprawniejsze.

Światowa produkcja ogumienia

Przemysł gumowy wyprodukował w 1948 roku 66 780 127 opon dla samochodów osobowych i 14 588 007 opon dla samochodów ciężarowych. Produkcja ta jest niższa od produkcji z 1947 roku, która wynosiła 74 1091453 opon dla samochodów osobowych i 17 754 837 opon dla samochodów ciężarowych.

Produkcja dętek wynosiła w 1948 roku 70 149. 819 w stusunku do 79 180 571 z roku 1947. Ciekawy jest ten spadek produkcji w 1948 roku w stosunku do 1947 roku, kiedy ogólna ilość wyprodukowanych samochodów w tym czasie powiększyła liczbę samochodów na świecie.

Jeszcze bardziej ciekawy jest fakt że w ZSRR i w krajach demokracji ludowej produkcja ogumienia w porównaniu z okresem ubiegłym wzrosła bardzo znacznie. Gdzie zatem szukać spadku produkcji — domyślеć się można z łatwością.

Sukcesy Jawy za granicą

Jak dowiadujemy się z czasopism zagranicznych; motocykle Jawa odnoszą w sezonie 1949 swe pierwsze sukcesy na zachodzie, tak więc w Holandii zawodnik Jansema, wygrał raid terenowy jako pierwszy w klasie 250 dla seniorów. Również w USA, w 3-dniowym raidzie trenowym Biv-Bear Run, uzyskała bardzo dobre wyniki. Trzeba podkreślić, iż raid ten wiódł dosłownie przez stepy, rzeki i lasy, co w konsekwencji „wykończyło" 2/3 zawodników.

APEL

DO KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH I PERSONELU TECHNICZNEGO JEDNOSTEK WOJSKA POLSKIEGO

K o l e d z y!

My, kierowcy samochodowi, zebrani na pierwszym zlocie kierowców samochodowych jednostek OW. przekazujemy Wam żołnierskie pozdrowienia i zwracamy się do Was z apelem o zwiększenie wysiłku w zaszczytnej służbie Polsce Ludowej i Dziełu Pokoju — którą pełnimy na odcinku motoryzacji Wojska.

Generalne przeglądy samochodowe od 3 lat oceniały nasze wysiłki jako najlepsze w Wojsku Polskim.

Znając odpowiedzialność, jaką nakłada na nas to wyróżnienie, wyrażamy gotowość do jak najszerszej wymiany doświadczeń i wzywamy Was do rozwinięcia takiej ofiarności, zapału i wytrwałości w pracy i w szkoleniu, aby w następnych przeglądach generalnych służba samochodowa innych Okręgów Wojskowych osiągnęła noty równe naszym.

M. p. 25.07.1949

UCZESTNICY ZLOTU

(Reportaż ze zlotu, patrz str. 4)

W ROCZNICĘ KLĘSKI

Komu „zawdzięczamy“ tragiczny wrzesień

1 września minęła dziesiąta rocznica od chwili napaści Niemiec hitlerowskich na Polskę. Wtedy to wojska sanacyjne zostały pokonane przez armię hitlerowską, a dla ludu polskiego nastąpił najstraszliwszy okres w jego historii — okres okupacji hitlerowskiej.

Dlaczego tak się stało? Dlaczego pomimo przeszło dwudziestoletniego bytu niepodległego nie potrafiliśmy stawić skuteczniej czoła nacierającym wojskom Hitlera — oto pytania, które po dziś dzień zadaje sobie wielu z nas. Słaboś ćmilitarna Polski — będzie jedną z pierwszych odpowiedzi. Musimy bowiem zdać sobie sprawę z niedostatecznego potencjału obronnego, jakim dysponowaliśmy za rządów sanacji. Słabo rozwinięty przemysł w Polsce przedwrześniowej nie był w stanie zaopatrzyć wojska w sprzęt i uzbrojenie. Kapitał zagraniczny rozpanoszony w naszym kraju dążył nie tylko do osłabienia gospodarki Polski, ale również do osłabienia siły obronnej. Za słone pieniądze kupowała Polska w państwach zachodnich przestarzały sprzęt wojskowy oraz uzbrojenie nie nadające się do nowoczesnej walki. Siły Polski malały z każdym rokiem. Rządy sanacji podważyły zdolność obronną Polski oraz ułatwiły w wielkim stopniu zwycięstwo Niemiec hitlerowskich, stawiając kraj w obliczu napaści śmiertelnego wroga bezbronny i osłabiony.

Wojsko przedwrześniowe było zorganizowane, wyszkolone i uzbrojone niedostatecznie. Armia polska nie posiadała jednostek pancerno-motorowych. Przeciwko 16 hitlerowskim zmotoryzowanym dywizjom z 4.200 czołgami mogliśmy wystawić tylko 200 lekkich czołgów uzbrojonych wyłącznie w karabiny maszynowe. Lotnictwo również było zaniedbane. Do walki we wrześniu stanęło ogółem 377 samolotów starego typu, przeciwko 4.000 dobrze uzbrojonym, nowoczesnym samolotom niemieckim. Motoryzację armii polskiej reprezentowała jedna brygada zmotoryzowana i dwa pułki zmotoryzowanej artylerii. Pieniądze, które można było obrócić na motoryzację, sanacyjni dygnitarze wojskowi wydawali na utrzymanie brygad kawalerii, którą zamierzali użyć we wspólnej walce z Niemcami przeciw ZSRR. Od strony Niemiec nie posiadała Polska prawie żadnych foryfikacji. Jedynie na Śląsku znajdował się rejon półstałego ufortyfikowania. Jeśli natomiast były gdzieś poważniejsze umocnienia, to tylko pry granicy wschodniej.

Od samego początku działań wojennych w oddziałach polskich, kierowanych przez nieudolnych sanacyjnych generałów panował straszliwy bezwład. I tak w pierwszych dniach wojny grupa „Narew“ i „Grodno“ oraz armia „Poznań“ nie toczą żadnych walk. Armia „Pomorze“ przez dwa dni broni Pomorza, przy czym 30 tys. żołnierzy zostaje odciętych i zmuszonych do kapitulacji. Zostaje rozbita słaba armia „Modlin“, resztki której wycofują się za Bug. Naczelne dowództwo z Rydzem Śmigłym szybko utraciło łączność pomiędzy poszczególnymi armiami i ratując skórę, przenosiło się coraz dalej na wschód. Od 7 do 15 września rozbijane i rozpraszane są poszczególne większe oddziały. Z armii polskiej pozostają tylko zdezorganizowane resztki. Trwają jedynie odosobnione ośrodki oporu: Hel, Warszawa, Modlin! Resztki oddziałów pozbawione łączności i dowództwa dokonują nieustannych marszów, przebijając się przez pierścienie wojsk niemieckich.

Naczelne dowództwo polskie już w dniu 17 września, to znaczy kiedy trwały jeszcze walki z Niemcami na całym terenie Polski, przekroczyło granicę rumuńską. Tak niesławnie zakończyli swą „karierę“ okrzyczani wodzowie sanacyjni.

Natomiast żołnierz polski bił się ofiarnie i z poświęceniem. Wykazał wiele hartu i odwagi. W dziesiątkach lokalnych bojów, w małych grupach walczył żołnierz nieugięcie, nie żałując swego życia dla obrony Ojczyzny. Tak więc w czasie kampanii wrześniowej do końca trwał szary żołnierz polski oraz robotnik, chłop z karabinem w ręku — nie umundurowani lecz również bohaterscy żołnierze. Gdy sanacyjni przywódcy z walizami złota uciekali w rządowych autach do Rumunii, naród szedł na barykady, by murem własnych piersi zasłonić stolicę od niemieckich czołgów. Na czele walki stają byli więźniowie sanacyjnych obozów koncentracyjnych, członkowie KPP i lewicowi socjaliści. Ci, których sanacja więziła po kilkanaście lat w Berezie lub w innych katowniach, wyłamując kraty, idą prosto na front, na barykady, aby walczyć w obronie Ojczyzny.

Dlatego dziś, mówiąc o przyczynach klęski wrześniowej, zdajemy sobie jasno sprawę z tego, że tylko ustrój Polski przedwrześniowej, gospodarka i polityka sanacji stały się głównymi sprawcami jej klęski. Polityka wewnętrzna i zagraniczna sanacji, prowadzona w imię interesów wielkich obszrników i kapitalistów, osłabiała siły narodu. Zaprzedano Polskę Niemcom hitlerowskim, pozbawiono nasz kraj pomocy Związku Radzieckiego. Natomiast zdrada dowództwa i zdrada zachodnich „sojuszników“ przyspieszyły naszą klęskę. Tak więc sanacja ponosi pełną i wyłączną odpowiedzialność za klęskę wrześniową i wszelkie nieszczęścia narodu polskiego, które były jej następstwem.

(St.)

Jak pracują kierowcy w ZSRR

NA PÓŁNOCNYCH TRAKTACH WSCHODNIEJ SYBERII

Za przykładem najlepszych kierowców Krymu i Moskwy, wielu kierowców pracujących na północnych traktach wschodniej Syberii włączyło się w socjalistyczne współzawodnictwo walcząc o wykonanie powojennego pięcioletniego planu w ciągu czterech lat.

Kierowcy „Irzołototransa“ zobowiązali się doprowadzić przebieg swoich samochodów bez naprawy głównej do 100 — 150 tys. km., zwiększyć przebieg w ciągu doby, zaoszczędzić paliwa, zwiększyć przebieg ogumienia samochodów o 10 — 15% ponad normę i wykonać plan pięcioletni do października 1949 r.

Organizacje partyjne i gospodarcze oraz techniczni kierownicy baz samochodowych i kolumn „Irzołototransa“ stanęli na czele współzawodnictwa kierowców i pomagają im wypełnić przyjęte na siebie zobowiązania. Wielu kierowców obsługujących trakty Angaro-Lenskie i Jakutskie już wykonało część zobowiązań.

Dzięki współzawodnictwu o wysokie przebiegi międzynaprawcze samochodów „Irzołototrans“ systematycznie przekracza plan przewozów.

L. M.

Nasze obserwacje

GDY CIĄGNIK USIŁUJE BYC — SAMOCHODEM —

Ci, którzy interesują się zagadnieniem ujawnienia i mobilizowania rezerw ukrytych w naszym taborze ciężarowym mają możność obserwowania na ulicach miast jak ciągniki typu rolniczego stosowane jako samochody w przewozach o charakterze masowym. Wygląda to w ten sposób: ciągnik rolniczy jedzie z przyczepą naładowaną cegłą, ziemią czy gruzem na odległość 3 — 6 km. Na przyczepie oprócz ładunku widzimy zespół 2 — 3 ludzi, którzy jadą wraz z ładunkiem aby go wyładować na miejscu przeznaczenia. Podczas załadunku i wyładunku ciągnik, tak jakgdyby był samochodem z przyczepioną do niego na stałe przyczepą, przyczem bardzo często silnik „na wszelki wypadek“ pracuje jałowo, a kierowca... również. Po wyładowaniu, przyczepa nie wraca próżna gdyż przewozi zespół pracowników, którzy go wyładowali, a obecnie odpoczywają przez dłuższy czas podczas jazdy dzięki małej szybkości ciągnika rolniczego któremu jest ona oczywiście nie potrzebna. Potrzebna jest jednak dla racjonalizacji jako czynnik pierwszorzędnej wagi, w każdym rodzaju transportu. — Niewątpliwie, że zastosowanie stosunkowo taniego tak w zakupie jak i w eksploatacji, ciągnika rolniczego w transporcie towarów na małe odległości, może być w pełni uzasadnione, jednak tylko przy wykorzystaniu możliwości odczepiania przyczepy, a co zatem idzie stosowanie zespołu przyczep z których równocześnie jedna jest w załadowaniu, druga w wyładowaniu, a trzecia w drodze. Przez umiejętne zharmonizowanie czasów potrzebnych na załadunek i wyładunek, które są zależne od ładowności (pojemności) przyczepy czyli od jej wielkości z czasem potrzebnym na przejazd z miejsca załadowania do miejsca wyładowania, można uniknąć całkowicie przestojów na oczekiwanie zespołu ludzi pracującego przy za- względnie wyładunku na przybycie ciągnika z przyczepą, lub odwrotnie ocekiwania ciągnika na zakończenie załadunku lub wyładunku.

Jest oczywistym, że harmonizacja pracy ciągnika o zdolności pociągowej około 5 ton netto i średniej szybkości około 9 km/godz jest możliwą tylko na niewielkich odelgłościach jednej jazdy, właśnie takich jakie stanowią przeciętną regułę w przewozach o charakterze masowym w obrębie miast. Na dalszych odległościach ciągnik spóźniałby się, to znaczy, że przyczepy byłyby prędzej załadowane lub wyładowane niż wolnobieżny ciągnik potrzebuje na przejazd swej trasy. W tym wypadku selowym staje się stosowanie samochodu, a mianowicie dla przewozu towarów sypkich, jak gruz, ziemia, żwir węgiel i tp. — samochodów wywrotek, a dla towarów wymagających ręcznego wyładowania — samochodów z nadwoziem dającym się odczepiać czyli tzw. ciągników siodłowych całkowicie przystosowanych do wielkich szybkości a zatem posiadających układ hamulcowy na koła ciągnika i przyczepy(którą nazywamy w tym wypadku naczepem), którego brak ciągnikom rolniczym Racjonalne zastosowanie wywrotek i ciągników siodłowych z trzema naczepami z których równocześnie jedna jest w załadunku, jedna w wyładunku, a jedna w drodze, leży w zakresie przewozów na średnią odległość około 10 km. Na dalszych przebiegach stosuje samochód nośny lub ciągnik siodłowy, zczepiony z jednym naczepem a zatem posiadający wszelkie cechy samochodu, wykorzystując w pierwszym rzędzie ich szybkość i ładowność.

Ciągnik rolniczy pracuje na odległość średnio 5 km z przyczepą o ładowności średnio 5 ton i z średnią szybkością 9 km/godz, może przewieźć w ciągu roku (255 dni pracy) okrągło 3000 ton. Jeśli do tego samego ciągnika zastosować trzy przyczepy na zmianę, jak wyżej opisano, to jest on zdolny przewieźć w tym samym czasie około 9000 ton. Wykorzystanie ciągnika przy tych samych kosztach stałych (wynagrodzenie kierowcy, garaż, asekuracja i różne koszta administracyjne niezależnie od wykonanej pracy) jest trzykrotnie lepsza. Koszty powiększone są jednak przez drugi zespół ludzi do za- i wyładunku i koszt zakupu (amortyzacja) dwu dodatkowych przyczep. Strata spowodowana przez niewykorzystanie zdolności przewozowej ciągnika stosowanego jako samochód a zatem zczepionego na stałe z przyczepą, jest niewspółmiernie wyższą od wyżej wspomnianych dodatkowych kosztów.

W akcji ujawniania i mobilizowania niewykorzystanych rezerw ukrytych w taborze ciężarowym należy, między innymi, racjonalnie wykorzystywać ciągniki.

Ako.

POLSKA I ŚWIAT ZZA KIEROWNICY

MOTORYZACJA WARSZAWY

Wydział Komunikacyjny zawiadamia, że termin zaopatrzenia taksówek warszawskich w szyby nierozpryskujące się został przedłużony do 30 września.

*

Przy ulicy Żoliborskiej na terenie dawnych ogródków działkowych, SPB rozpoczęło pracę nad budową autobusowej zajezdni dla MZK. Zajezdnia ta obliczona na 80 autobusów zostanie oddana do użytku w najbliższych miesiącach.

SKŁADNICA W DAWNEJ HALI „ZEPPELINA“

Wielka hala balonowa w **Toruniu**, zbudowana przez Niemców jeszcze przed pierwszą wojną światową dla „Zeppelinów“ — została obecnie przejęta przez „Motozbyt“ od miejscowej jednostki wojskowej. „Motozbyt“ zamierza halę tę przebudować, dobudowując jeszcze dwie dodatkowe kondygnacje. Znajdzie tu pomieszczenie centralna składnica części zamiennych i ogumienia importowanego.

W **Bydgoszczy** „Motozbyt“ przejął ostatnio dwa lokale restauracyjno-rozrywkowe, a mianowicie lokal restauracji „Europa“ na Pl. Wolności i lokal nocny „Cafe Club“ przy ul. Marcinkowskiego. W pierwszym lokalu „Motozbyt“ uruchomi niebawem reprezentacyjny sklep detaliczny, pomieszczenie po „Cafe Club“ zostanie zaś przebudowane na lokal biurowy Pomorskiej Ekspozytury Rejonowej „Motozbytu“.

OBAWA ZACHODU PRZED ROZWOJEM PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO CSR.

W Holandii odbył się coroczny raid samochodowy zwany „Tulipanowym Raidem 1949 r.“. Układem regulaminu przypomina raid ten warunki Rally — Monte Carlo.

Czechosłowacja zgłosiła swoich 6-ciu zawodników na 3 wozach Aero - Minor, by znów dać możność poznania zalet wozów czeskich na zachodzie.

Kiedy wszystkie formalności były załatwione i z paszportami udano się do poselstwa holenderskiego w Pradze z prośbą o wizy, to dowiedziano się, iż Holandia nie wpuści do siebie czeskich kierowców. Pomimo różnorakich interwencji zawodnicy CSR nie pojechali, a impreza tulipanowa wykazała i tak doskonałość czeskich wozów. Mianowicie 6 wozów Skoda, kierowanych przez holenderskich właścicieli uczestniczyło w tym ciężkim raidzie. 5 z wyżej wymienionych przejechało całą trasę bez punktów karnych, uzyskując w klasyfikacji ogólnej dobre miejsca.

RI.

FURGONY „AERO-MINOR“ NA PRÓBIE

Z Czechosłowacji otrzymaliśmy na próbę 2 samochody — furgonki, marki „Aero-Minor“. Ten typ wozu pozwala na przewiezienie 4 osób, albo też — po podniesieniu znajdujących się wewnątrz siedzień — 2 osób i 350 kg. bagażu. Nadaje on się również do rozwożenia prasy, poczty, może też być użytkowany jako taksówka osobowo-ciężarowa.

Prócz tego „Motozbyt“ otrzymał z Czechosłowacji 2 furgonki o nośności 500 kg. marki „Skoda“ 1001.

TO CIĘ NAPEWNO ZAINTERESUJE

Wiele nieprzyjemności przysparza przeciekanie deszczu przez nieszczelne połączenia ramy szyby przedniej lub przez oprawy tej szyby. Można doskonale zaradzić złemu przez uszczelnienie tych połączeń przy pomocy pasty uszczelniającej, zwanej popularnie „hermetykiem“.

—O—

Szyby przednie najlepiej jest czyścić zwykłą wodą z mydłem i wycierać papierem gazetowym. Czyszczenie szyb benzyną pozostawia mazy, które błyszcząc się w słońcu utrudniają widoczność. Zamiast wody z mydłem można użyć denaturatu.

—O—

W razie braku płynu hamulcowego można doraźnie sporządzić taki płyn z dwóch części czystej gliceryny i jednej części spirytusu denaturowanego. W żadnym przypadku nie wolno używać olejów mineralnych, które niszczą gumowe tłoczki.

Gdyby płyn wyciekł podczas odbywania podróży, a sporządzenie płynu zastępczego nie byłoby możliwe, można w ostateczności dolać czystej wody i tak dojechać do stacji obsługi, na której należy niezwłocznie wodę wypuścić i cały zespół hamulcowy dokładnie przemyć spirytusem, by usunąć resztki wody. Woda w systemie hamulcowym może znajdować się bez szkody dla zespołu najwyżej kilkanaście godzin.

—O—

Nie należy nigdy w samochodzie zapalać papierosów zapałkami. Łebki zapałek odskakują często i grożą nie tylko wznieceniem pożaru, lecz mogą boleśnie sparzyć. Sparzenie to może wywołać u kierowcy chwilową utratę panowania nad samochodem, co przy większej szybkości może mieć tragiczne następstwa. Do zapalania papierosów używać należy wyłącznie elektrycznej zapalniczki, lub ostatecznie ręcznej zapalniczki benzynowej. Przy zapalaniu papierosa zapalniczką elektryczną nie trzeba przyciskać papierosa do żarzącej się spiralki, lecz wystarczy zbliżyć tytoń do tej spiralki. W przeciwnym razie tytoń przywrze do spiralki i opadnie potem na podłogę w postaci żarzącego się kłaka.

NAGRODZENI KRZYŻAMI ZASŁUGI

Syn robotnika plut. pchor. Spiczka pochwalić się może celującymi wynikami w wyszkoleniu. Jego rzetelny stosunek do nauki zyskał mu posłuch wśród kolegów i pochwałę dowództwa.

Sierż. pchor. Gałązka doświadczeniem i praktyką samochodziarza dzieli się chętnie z kolegami ZMP-owcami, dbając aby w postępach ich nie było żadnych niedociągnięć.

Rozmawiamy z kierowcami wojskowymi

Plut. Kuczala i kpr. Witkowski, to wzorowi żołnierze i warsztatowcy

Wycie tokarni i stuk narzędzi, to znak, że drużyna remontowa naszej jednostki przystąpiła do swych codziennych zajęć przedpołudniowych.

Na twarzach wszystkich maluje się zapał i skupienie. Nie widać tu marnotrawstwa czasu. Każdy warsztatowiec ma swój plan, który zaczyna się od dobrania i poukładania właściwych narzędzi, potrzebnych do wykonywanej przez niego pracy, a kończy na dokładnym, a zarazem pewnym i fachowym wykończeniu wyznaczonej mu przez d-cę pracy.

Tak jak w każdym warsztacie są przodownicy, tak i u nas są nimi plut. Kuczala Franciszek i kpr. Witkowski Marian, obaj wzorowi kierowcy. Brali udział w walkach z bandami UPA i samochody naprawiane przez nich w czasie akcji, nigdy nie zawiodły naszych kierowców.

Niedługo już idą do cywila, a widać, że dwóch lat służby w wojsku nie zmarnowali — świadczą o tym liczne pochwały udzielane przez d-cę jednostki, a teraz chociażby odznaki wzorowych kierowców na ich piersiach.

Obaj są synami chłopów małorolnych i w zupełności doceniają konieczność gospodarki kolektywnej na wsi.

— Jak tylko wrócę do swojej wioski — mówi kpr. Witkowski — to z miejsca wezmę się do pracy na zorganizowaniem u nas gospodarki kolektywnej. Państwo mi pomoże tak, jak wojsko pomogło mi uzupełnić i rozszerzyć wiadomości ogólne i fachowe.

Natomiast plut. Kuczala chce pozostać w wojsku i służyć zawodowo. Jego plany na przyszłość, to uzupełnienie swego wykształcenia i wstąpienie do szkoły oficerskiej.

— Przed wojną, o tym, żeby zostać oficerem — zwierza się nam plut. Kuczala — można było tylko marzyć w moich warunkach. Musiałem z matką pracować na „pańskim majątku" na młodsze rodzeństwo, bo ojciec stracił rękę przy dworskiej maszynie, a „pan dziedzic" szybko o tym wypadku zapomniał. Teraz brat prowadzi z matką gospodarkę, młodsze siostry chodzą do szkoły i o rodzinę jestem spokojny. Mogę się uczyć spokojnie.

Takich jak plut. Kuczala i kpr. Witkowski jest u nas wielu. Wszyscy podzielają ich zdanie. Może dlatego praca drużyny jest wydajna i oszczędna. Wiedzą bowiem dla kogo pracują. Przed tym wszyscy oni nie mieli dostępu do szkół, do nauki — dziś przodują w wyszkoleniu politycznym, liniowym i dyscyplinie w swojej jednostce. Widzą to i rozumieją. Wiedzą komu to zawdzięczają, zdają sobie dokładnie sprawę z tego, że wysiłki i osiągnięcia jakich dokonali nie idą na marne, a przynoszą pożytek wojsku i tym samym całemu Narodowi.

Kpr. podch. Szcześniak Kazimierz przewodniczący koła ZMP dzięki swojej wytrwałości wysunął się na czoło tak w nauce jak i w pracy społecznej.



W chwilach wolnych od zajęć kierowcy w Oficerskiej Szkole Samochodowej z zainteresowaniem czytają ostatni numer naszego pisma.

KPT. ZB. WILAMOWSKI

SANACYJNY MIT O MOTORYZACJI

Wśród licznych mitów szerzonych przez sanacyjną klikę celem zamaskowania przed narodem istotnej rzeczywistości przedwrześniowej Polski był również „mit o motoryzacji". Służyć mu miały „wypowiedzi" na łamach brukowych szmatławców w typie Ikaca, inscenizowane defilady, podczas których jedne i te same jednostki defilowały kilkakrotnie w różnych miastach.

Jak wszystkie hasła Rydzów i Beków również i mit sanacyjny o sile naszej motoryzacji i przemyśle motoryzacyjnym rozwiał się już w pierwszym dniu najazdu hitlerowskiego.

Ujrzeliśmy prawdziwą, tragiczną rzeczywistość. Brak samochodów ciężarowych do przewozu wojska, brak czołgów, stacji benzynowych, warsztatów naprawczych, kierowców i mechaników. Szosy tragicznego odwrotu zdradzonej armii zatarasowały niekończące się rzędy furmanek konnych, maszerujących pieszo setki kilometrów oddziałów wojskowych. Pierwsze ofiary sanacyjnego mitu o motoryzacji i sile naszej armii zasłały trupami przepełnione ludźmi i końmi, pozbawione regulacji ruchu i możliwości chronienia się w czasie nalotu drogi.

Jedynym widomym znakiem „zmotoryzowania" były limuzyny sanacyjnych dostojników i oficerów sztabowych obładowane pierzynami, nakradzionymi w okresie „rządów" pieniędzmi i złotem, kierujące się na zaleszczycką szosę, wówczas gdy żołnierz, robotnik i chłop, komunista dopiero co zwolniony z policyjnej kaźni wstrzymywał parcie zakutych w stal zbirów hitlerowskich.

Zbrodnicza i zdradziecka polityka sanacji na odcinku motoryzacji, która przyczyniła się do największej tragedii w dziejach naszego narodu — okupacji hitlerowskiej, wymaga rozświetlenia. Nasz ustrój ludowego państwa dążącego do socjalizmu pozwala nam dziś głębiej poznać i zrozumieć istotne przyczyny słabości motoryzacji w przedwrześniowej Polsce leżące w powiązaniu kliki sanacyjnej z kapitałem zagranicznych imperialistów powodującym stałe torpedowanie wysiłków polskiego robotnika i konstruktora, złodziejskich aferach, słabości przegniłego faszystowsko - kapitalistycznego ustroju opierającego się na wyzysku mas narodu oraz zdradzieckiej polityce zagranicznej, która pozbawiła nas jedynego, najlepszego zaplecza technicznego, jakim był potężny przemysł Związku Radzieckiego.

FAKTY MÓWIĄ

W latach 1925 — 1927 grupa konstruktorów, pionierów naszego rodzimego przemysłu, przystąpiła do zaprojektowania pierwszego samochodu osobowego a mówiąc ściśle do zaprojektowania kilku odmian takiego samochodu. Powstałe w latach dwudziestych Centralne Warsztaty Samochodowe były już wówczas urządzone i wyposażone w konieczne dla budowy prototypów i rozpoczęcia drobno - seryjnej produkcji obrabiarki.

Po udoskonaleniu prototypów wyprodukowano małą serię złożoną z kilkudziesięciu samochodów. Samochody na próbach wykazały, że są rzeczywiście bardzo dobre i bardzo jak na ówczesne czasy nowoczesne. O ich jakości, zdolnościach polskich konstruktorów, i umiejętności naszego robotnika świadczy najlepiej fakt, że 3 z samochodów tej serii mimo stałej eksploatacji przetrwały do roku 1939. M i m o t o j e d n a k d a l s z a p r o d u k c j a z o s t a ł a w s t r z y m a n a. W tym samym czasie firma „Ursus" zakupuje licencje włoskiej fabryki „Spa", buduje fabrykę pod Warszawą i przystępuje do produkcji 1,5 t samochodów. Samochody te, jak stwierdza prof. dr Werner, twórca Stara 20, cieszyły się dobrą opinią, rozeszły się w Polsce w ilości kilkuset sztuk, po czym, jakby za dotknięciem, jak mówi prof. Werner, różdżki czarodziejskiej „Ursus" zaprzestał ich produkcji.

W ten sposób zakończyły się wszystkie wysiłki robotników i inżynierów polskich stworzenia własnego przemysłu motoryzacyjnego. Storpedowane zostały przez rządy powiązane z koncernami samochodowymi, głównie niemieckimi, które wolały przeznaczać kredyty na zakup gotowych, przeważnie znacznie gorszych i mniej przystosowanych do naszych potrzeb eksploatacyjnych samochodów, biorąc przy tym oczywiście grube „prowizje". Równocześnie przegniły kapitalizm nie był w stanie zorganizować potrzebnych na uruchomienie produkcji kredytów prywatnych. Tak więc w roku 1930 po 12 latach niepodległości" zdani byliśmy wyłącznie na import i to w najznaczniejszej mierze import z Niemiec który pozwalał nie tylko na bogacenie się niemieckich koncernów, lecz również na penetrację w ilość i jakość techniczno - motorowego wyposażenia wojska.

Patriotyzm i chęć pracy naszej klasy robotniczej i inteligencji technicznej zatrudnionej w motoryzacji, mimo wrogiej polityki burżuazyjnego państwa, nie uległa jednak zmniejszeniu. Inż. Tyszkiewicz posiadając gotowe prototypy wykonane za własne pieniądze we Francji przywozi je do kraju i usiłuje rozpocząć produkcję. Dziwny jednakże „pożar" świeżo wybudowanej fabryki jak również niemożność otrzymania znikąd kredytów (były jednakże w owym czasie na podejmowanie za sumy sięgające w miliony złotych Goeringa „zwiedzającego" Polskę) zmusza go do zaprzestania dalszych prac.

Taki sam los spotyka fabrykę „AS", która uruchomiła nawet warsztat montażowy i wypuściła kilkadziesiąt samochodów. Zmuszona zostaje przez potężne zagraniczne koncerny samochodowe znajdujące się pod opieką sanacyjnego rządu do likwidacji.

Niemniej ponury jest los naszego przemysłu pomocniczego, bez którego nie może być mowy o rentalności produkcji samochodów. Nie otrzymując zamówień na skutek braku właściwego przemysłu samochodowego jak również i niezwykle słabemu nasyceniu kraju w samochody rozwijał się on niezwykle wolno przyczyniając się tym jeszcze bardziej do pomnożenia trudności fabryk usiłujących rozpocząć seryjną produkcję. Zmuszone były one bowiem do importu wszelkich części wyposażenia nie produkowanych w kraju z zagranicy. Na uwagę zasługuje przy tym wykorzystanie tego faktu przez sanację i związane z nią koncerny zagraniczne do niszczenia prób rozwoju naszego przemysłu motoryzacyjnego przez specjalnie wysokie cła na tego rodzaju towary.

Ostatni okres dzielący Polskę od napaści hitlerowców cechuje najazd zagranicznego kapitału, który uznał, że Polska jest już na tyle „dojrzała" (mowa naturalnie o sanacyjnym rządzie, który stracił resztki samodzielności i podporządkował się całkowicie polityce imperialistycznych koncernów) do inwestowania kapitałów w kosztowny przemysł samochodowy i bogacenia się na pracy naszej klasy robotniczej i inteligencji technicznej.

Uruchamia montownie i rozpoczyna budowę fabryki w Lublinie związaną ściśle i pracującą na licencji General Motors firma Lilpop.

W Chrzanowie otwiera montownię Renault. We „Wspólnocie Interesów" na Śląsku rozsiadają się tymczasem jak u siebie w domu Niemcy: Auto-Union, Opel itd., rozpoczynając montaż szeregu typów.

Jedynym jaśniejszym momentem jest produkcja „Polskiego Fiata", jakkolwiek i ona na skutek ścisłego związania licencją stanowi ogromne ograniczenie naszych możliwości produkcyjnych.

Rok 1939, rok wybuchu wojny, znajduje Polskę ze strony motoryzacyjnej całkowicie nieprzygotowaną. Przemysł jest dopiero w kolebce, na rynku panoszą się bezkarnie koncerny zagranicznych kapitalistów, głównie zaś niemieckie. Brak jest elementarnych czynników koniecznych dla rozwoju motoryzacji jak sieć stacji benzynowych, warsztatów naprawczych. Rafinerie i kopalnie znajdują się w rękach amerykańskich i niemieckich trustów dyktujących bardzo wysokie, uniemożliwiające rozwój motoryzacji ceny benzyny. Brak szkół technicznych i zawodowych, niedopuszczanie przez burżuazję młodzieży chłopskiej i robotniczej do nauki powoduje niedostateczną ilość kadr stanowiących podstawę rozwoju przemysłu. Wszystko to zaś ma pokryć sanacyjny mit o naszej sile gospodarczej i potędze, głoszony przez prasę i radio. Mit, który wali się wraz z innymi jak papierowy domek z kart pod naporem pierwszego czołgu hitlerowskiego odsłaniając narodowi bezmiar zdrady sanacji, zdrady całej burżuazji polskiej myślącej jedynie o utrzymaniu się przy władzy, o wzbogaceniu choćby kosztem wyzbycia się niepodległości, choćby kosztem zubożenia narodu i słabości gospodarczej kraju.

Uzmysłowienie sobie tragicznych losów naszej motoryzacji zaprzedanej przez sanację i burżuazję, jest koniecznym, aby błędy te nie mogły się już nigdy powtórzyć.

Gwarancją zaś tego jest nasz ustrój, ustrój kraju dążącego do socjalizmu, jest kierownicza rola klasy robotniczej, najbardziej patriotycznej siły narodu, jest Polska Zjednoczona Partia Robotnicza.

Każdy rok pokojowej pracy zbliża nas do silnej motoryzacji. Nasze zdobycze planu trzyletniego to samochód Star-20, motocykle Sokół i SHL, to 7 tysięcy kilometrów nowych dróg, 132 tysiące metrów mostów, sieć stacji obsługi „Motozbytu". To tysiące ciągników „Ursus" walczących o nową socjalistyczną wieś. Masowe szkolenie młodzieży w szkołach zawodowych, liceach i gimnazjach technicznych, szkolenie tysięcy kierowców i traktorzystów rocznie przez PO „Służba Polsce".

Jeszcze wspanialsze perspektywy dla naszej motoryzacji rysuje plan sześcioletni, który zakładając podstawy socjalizmu stanie się równocześnie twórcą naszej potęgi motorowej.

W rozwoju naszej motoryzacji czujemy się pewni i bezpieczni, bowiem współpracuje z nami najpotężniejszy przemysł samochodowy świata, przemysł Związku Radzieckiego. Wraz z potężną motoryzacją ZSRR i motoryzacją państw Demokracji Ludowej pracujemy nad jeszcze szybszym wzmocnieniem siły gospodarczej i obronnej obozu postępu i pokoju, który wbrew wszelkim zakusom wojennym imperialistów prowadzi świat ku pokojowej szczęśliwej przyszłości.

Doświadczenia pierwszego okręgowego zlotu kierowców dopomogą do uzyskania dobrej oceny w jesiennej inspekcji

Mjr. inż. Cezary Nowicki wpółtwórca Okręgowego Zlotu Kierowców posiada bogate doświadczenie dowódcy i organizatora jeszcze z okresu walk I Armii. Jego doświadczenia dopomogły kierowcom Okręgu do trzykrotnego uzyskania pierwszego miejsca w Przeglądzie Generalnym.

Pięcioletnia służba samochodziarza-frontowca sprawiła, że wszystkie rady udzielane przez kpt. B. Tamborskiego cenione są przez kierowców „na wagę złota".

Wzorowi kierowcy mówią:

W JAKI SPOSÓB PORAZ TRZECI ZAJMUJEMY PIERWSZE MIEJSCE W PRZEGLĄDZIE GENERALNYM

Zloty kierowców posiadają starą, piękną frontową tradycję. Pierwszy z nich odbył się wówczas gdy I AWP stojąc w obronie na linii Wisły przygotowała się do zadania u boku Armii Radzieckiej ostatniego ciosu faszystowskim mordercom. Wymiana doświadczeń z przebytego między Wołyniem a Warszawą marszu dopomogła do uzyskania przez służbę samochodową Odrodzonego Wojska Polskiego wielkiego sukcesu jakim było przewiezienie i zaopatrzenie jednostek na szlaku Warszawa - Berlin.

Nic więc dziwnego że inicjatorami pierwszego powojennego zlotu kierowców byli właśnie współtwórcy owego frontowego zlotu służby samochodowej I AWP **mjr. Cezary Nowicki, kpt. Bolesław Tamborski.** Nic dziwnego że właśnie żywiołowo poparli i przeprowadzili rzuconą myśl wszyscy kierowcy okręgu, który już poraz trzeci uzyskuje najlepszą w wojsku polskim ocenę za wyniki Przeglądu Generalnego. Idąc śladami swych kolegów, kierowców I AWP, kórzy stworzyli wspaniałą tradycję bojową naszej wojskowej motoryzacji, zakładają dziś oni tradycje pokojowej pracy wzorowego kierowcy dla umocnienia siły obronnej naszego ludowego wojska stojącego na straży Ojczyzny przed grabieżczym imperializmem.

WZOROWY KIEROWCA — PRZODUJĄCYM ŻOŁNIERZEM

Pod tym słusznym hasłem rozpoczął swe narady pierwszy okręgowy zlot kierowców.

Uczestnicy jego wzięli udział w zorganizowanym przez dowództwo obozu ćwiczeniu „baon w natarciu" połączonym z ostrym strzelaniem wspierającej jednostki artyleryjskiej i czołgów. W czasie ćwiczenia kierowcy mieli możność przeprowadzenia obserwacji wzorowego zajmowania pozycji ogniowych przez swych kolegów kierowców samochodów artylerii oraz na przykładzie nacierającej piechoty zorientować się w poziomie własnego wyszkolenia bojowego. Równocześnie ćwiczenie wykazało wszystkim obserwującym go że jedynie kierowca, który w pełni opanował poza swymi umiejętnościami technicznymi wyszkolenie strzeleckie i wyszkolenie broni w której służy może być wzorowym kierowcą. Dowiedli tego właśnie na ćwiczeniach koledzy z jednostki artyleryjskiej wykazując że potrafią nietylko poprowadzić maszynę w trudnych warunkach terenowych, lecz również sprawnie zająć i opuścić stanowisko ogniowe oraz dopomóc obsłudze działa.

SŁUŻBA SAMOCHODOWA W NASZYM OKRĘGU STALE PODNOSI SWÓJ POZIOM WYSZKOLENIA

stwierdził gen. dyw. Rotkiewicz zajmujący honorowe miejsce wśród prezydium w skład którego weszli przodujący żołnierze, podoficerowie i oficerowie służby samochodowej okręgu mjr. Nowicki, kpt. Żytto kpt. Tomborski, kpt. Dziurnikowski, por. Guliński, kpr. Sowa, kpr. Pindych, bomb. Kubka, bomb Kozbiał, kpr. Głowacz, sierż. Machon, kpr. Gacek, st. szer. Modrzejewski, kpr. Partyka st. strz. Kraśniak, szer. Bartosik, kpr. Najdrowski oraz kpr. Bendnarz i to właśnie jest podstawą naszych sukcesów w „Przeglądzie Generalnym". W zakończeniu swego przemówienia gen. Rotkiewicz podkreślił: „Jesteśmy w przededniu jesiennych egzaminów. Nie powinno być ani jednej jednostki która otrzymałaby gorszą ogólną ocenę niż „dobrze". W dokonaniu tego wiele zależy zaś właśnie od samochodziarzy".

Gorące oklaski oraz dalsza treść obrad zlotu były dowodem, że dowódca wyraził myśl kierowców, którzy postanowili zająć pierwsze miejsce również i w jesiennej inspekcji — tak jak zajmują je już od trzech lat w Przeglądzie Generalnym.

W dalszej części pierwszego dnia zlotu wygłoszony został szereg referatów mających za zadanie podniesienie poziomu wyszkolenia kierowców i zorientowania ich w wielkich zadaniach stojących przed motoryzacją wojska. I tak mjr. Nowicki omówił rolę i zadania służby samochodowej w nowoczesnej armii jaką jest Wojsko Polskie, mjr. Gornicki wygłosił referat „rola i zadania wojska w walce o pokój". ppłk. Skowron zobrazował dotychczasowe osiągnięcia służby samochodowej i nakreślił kierunek dalszego jej rozwoju, kpt. Tomborski omówił prace służby samochodowej w pierwszym półroczu i wyniki przeglądu generalnego zwracając uwagę na istniejące jeszcze niedociągnięcia oraz charakteryzując ich przyczyny i podając środki do ich zwalczenia. Po referatach uczestnicy udali się na zwiedzanie parków samochodowych jednostek.

WZOROWY PARK POLOWY GWARANCJĄ SPRAWNOŚCI TABORU SAMOCHODOWEGO

twierdzą wzorowi kierowcy okręgu i w myśl tej słusznej zasady pracują. Parki polowe znajdujących się na obozie jednostek wprowadziły zwiedzających w tajemnice sukcesów kierowców okręgu w Przeglądzie Generalnym, pełnej sprawności ich samochodów na ćwiczeniach letnich.

W pierwszym rzędzie: Nie ma samochodów garażujących pod „gołym niebem" W parkach nie ma kurzu i błota. Powszechnie zastosowano rowki odwadniające oraz tam gdzie grunt jest piaszczysty wkopywanie desek na które dopiero ustawione zostaną koła. Nie ma samochodów z nieosłoniętymi przed działaniem słońca oponami. Do tego celu użyte są wszystkie środki w zależności od dostępności, a więc: osłony z desek, pleciony chrust, trzcina i tp.

Wszędzie wprowadzona jest wysoka oszczędność materiałów i czasu kierowcy. Przykładem tego jest umieszczenie przy co piątym samochodzie drewnianej skrzynki w której kierowcy chowają potrzebne szmaty. W każdym parku znajduje się parkowa stacja obsługi oszczędzająca kierowcom starty czasu na niekoniecznie potrzebne „bieganie" do warsztatu.

Nie ma w parkach brudnych samochodów, nie ma samochodów u których zdjęcie opony trwałoby dłużej niż 5 minut. Osiągnięto to dzięki natychmiastowemu przeglądowi i czyszczeniu powracających z drogi samochodów, przez zorganizowanie przez zetempowców wzajemnej pomocy polegającej na tym iż kierowcy samochodów które nie wychodziły w drogę dopomagają kolegom którzy powrócili z ćwiczeń lub wyjazdu.

Kierowcy nie obawiają się „nawalenia gumy" nie potrzebują pomocnika do jej rozmontowania. Wiedzą, że nie zajmie im to więcej niż 5 minut, że opona zejdzie bez trudności i bez trudności da się zamontować.

Osiągnęli to zaś dzięki temu że nie ma ni jednego samochodu na którego obręczach byłby ślad rdzy, że nie ma ani jednej opony na powierzchni której widać byłoby plamę po smarach. Osiągnęli to wreszcie dzięki temu że każdy kierowca musi raz w miesiącu zdemontować, sprawdzić i oczyścić i wytalkować oponę pomimo, że „trzyma" ona powietrze.

Kierowcy okręgu przybywają do swego parku z przyjemnością. Przy wszystkich parkach zbudowane zostały polowe świetlice. O pomysłowości w użyciu materiałów świadczy świetlica wybudowana całkowicie z trzciny. Świetlice wyposażone są w świeże gazety oraz pisma fachowe jak „Za Kierownicą" oraz „Przegląd Samochodowy". Na ścianach znajdują się parkowe gazetki ścienne oraz fotografie i nazwiska wyróżniających się kierowców.

Kierowcy w parku nie tylko pracują przy samochodach i wypoczywają w parkowej świetlicy. Dzięki szeregom przykładowych urządzeń kierowcy podnieśli swój poziom wyszkolenia bojowo-samochodowego. We wszystkich parkach bowiem pobudowane są wzorowe wykopy ochronne. Celem przygotowania się do warunków w których będzie brak tego czy innego materiału na wzmocnienie ścian, ściany każdego wzorcowego wykopu umacniane są każdy innym sposobem. Oprócz wykopów ochronnych wybudowane są wszędzie przykładowe wykopy załadowcze. Na szczególne podkreślenie zasługuje ich różnorodność w zależności od ukształtowania terenu (albo ścinanie pagórka albo budowa wykopu). Inowacja w porównaniu do dotychczas budowanych wykopów jest stosowanie wcięcia w przedniej ścianie wykopu umozliwiającego kierowcy łatwy rozruch silnika korbą. Dna wszystkich wykopów w celu oszczędności ogumienia wykładane są plecionką z wikliny bądź chrustu.

We wszystkich parkach istnieją parki ćwiczebne dla kilku samochodów w których kierowcy ćwiczą się w przepisowym maskowaniu miejsca postoju. Na ścianach parków znajdują się tablice z narysowanymi szykami samochodowymi ułatwiającymi kierowcy prawidłowy wyjazd z parku i wyciągnięcie kolumny.

O trosce kierowców okręgu o urządzeniu parków możnaby pisać jeszcze wiele Jest ona z całą pewnością jedną z zasadniczych przyczyn ich osiągnięć tak w dziedzinie osiągnięca wysokiej sprawności samochodów jak i podniesienia poziomu wyszkolenia.

ZMP WSPÓŁTWÓRCĄ SUKCESÓW

Prawdziwym współwórcą sukcesów kierowców okręgu jest organizacja ZMP. Ona to właśnie zmobilizowała kierowców przed tegorocznym przeglądem Generalnym do podniesienia stanu sprawności samochodów. Na zebraniach kół omawiane są braki i niedociągnięcia w pracy poszczególnych kolegów, są uchwalane sposoby pomocy. Powszechnie wprowadzona jest przez koła ZMP współpraca w dziedzinie pomocy w przeglądach przed wyjazdem i po powrocie. Orgnizacja ZMP dba o utrzymanie stałej aktywności i napięcia przez urządzanie konkursów czystości samochodu, sprawności itp.

Organizacja ZMP przez kolegów stojących na wyższym poziomie wyszkolenia technicznego orientuje za pomocą wydawanej przez Departament Służby Samochodowej M. O N. prasy fachowej o osiągnięciach techniki motoryzacyjnej a w szczególności techniki radzieckiej, której wspaniałe dzieła nowe samochody ZIS 150 i GAZ 51 towarzyszą nam w codziennej pracy.

Nic więc dziwnego że referat kpt. Żytto przedstawiciela okręgowej organizacji ZMP, o roli i zadaniach ZMP w walce o podniesienie sprawności w jednostkach samochodowych, który otworzył drugi dzień obrad zlotu został szczególnie serdecznie przyjęty przez zebranych.

(dokończenie na str. 5)

Rezolucja I-go Zlotu Kierowców jednostek wojskowych OW I

My, kierowcy samochodowi i personel techniczny jednostek OW I, zebrani na zlocie w dniu 24 i 25.VII, po wysłuchaniu referatów i dyskusji, po wymianie doświadczeń i zapoznaniu się z dotychczasowymi rezultatami naszej pracy — stwierdzamy co następuje:

W obecnej sytuacji międzynarodowej — w sytuacji wzrastającej konsolidacji obozu pokoju, wobec szalejącej histerii wojennej obozu imperialistów — najlepszą odpowiedzią na te histerie jest spokojna praca nad budową gospodarczej potęgi Polski w oparciu o ZSRR i kraje Demokracji Ludowej — jest wzrost obronności krajów obozu pokoju z ZSRR na czele.

Zdając sobie sprawę ze znaczenia gospodarki motoryzacyjnej dla rozwoju kraju — ze znaczenia motoryzacji dla siły wojska — szczęśliwi i dumni jesteśmy, że dotychczasową pracą naszą zapewniliśmy wysoki poziom sprawności bojowej pojazdów mechanicznych i przyczyniliśmy się do uzyskania dużych oszczędności w gospodarce samochodowej w wojsku.

Uzyskanie dobrych wyników w pracy i szkoleniu zawdzięczamy przede wszystkim — świadomości politycznej — świadomości klasowej — świadomości żołnierza Armii Polski Ludowej — świadomości, która jest źródłem ofiarności entuzjazmu i zapału w pracy i szkoleniu.

Dzięki ofiarności i wytrwałości w pracy, wyszkoleniu politycznym, bojowym i fachowym, dzięki działalności ZMP w ostatnim okresie — od 3 lat uzyskujemy podczas przeglądów generalnych pierwsze miejsce w Wojsku Polskim.

Zdajemy sobie sprawę, że dotychczasowe wyniki nakładają na nas specjalny obowiązek dalszej jaknajbardziej wytężonej pracy celem podniesienia ogólnej gotowości bojowej na jeszcze wyższy poziom

i zobowiązujemy się

1) podnieść na wyższy poziom wyszkolenie polityczne, bojowe i fachowe, szeroko stosować i wykorzystywać przy szkoleniu materiały poglądowe, modele i przekroje, oraz inne pomoce naukowe, których wiele pokazano nam na zlocie.

2) Zwiększyć dyscyplinę wojskową i dyscyplinę jazdy, likwidując przekroczenia przepisów ruchu kołowego — likwidując wypadki samochodowe.

3) Wzmocnić czujność na wpływy wrogich elementów, zwłaszcza w czasie jazd i postojów w terenie — przestrzegać ściśle tajemnicy wojskowej — na każdym kroku i w każdym miejscu pełnić rolę agitatora szerząc prawdę o osiągnięciach Polski Ludowej.

Na odcinku pracy fachowej:

4) Utrzymywać w stałej gotowości technicznej 100% stanu pojazdów mechanicznych.

5) Przestrzegać terminowego i dokładnego przeprowadzania przeglądów technicznych nr 1 i nr 2.

6) Zmniejszyć koszta eksploatacji pojazdów mechanicznych przez:

a) maksymalne wykorzystanie ładowności pojazdów,

b) maksymalne wykorzystanie przyczep samochodowych i traktorowych,

c) zmniejszenie jałowych przebiegów,

d) oszczędność materiałów pędnych i smarów,

e) racjonalne wykorzystanie części samochodowych i materiałów technicznych,

f) oszczędność ogumienia drogą ulepszenia konserwacji, ostrożnej jazdy, oraz drogą stosowania najbardziej ekonomicznych szybkości pojazdów,

g) drogą właściwej konserwacji i eksploatacji akumulatorów.

7) Przy salach motoryzacyjnych zorganizować koła wynalazców i racjonalizatorów.

8) Zorganizować w jednostkach koła motoryzacyjne, których zadaniem będzie popularyzacja motoryzacji wśród mas żołnierskich.

9) Szeroko popularyzować osiągnięcia radzieckiej techniki motoryzacyjnej.

10) Doświadczenia nabyte na zlocie i powzięte zobowiązania przekazać i popularyzować wśród pozostałego w jednostkach personelu technicznego kierowców, i wszystkich żołnierzy.t

Świadomość, że wypełnienie tych zobowiązań będzie dalszym naszym wkładem w umocnienie potęgi Polski — potęgi obozu pokoju, wkładem w budowę socjalizmu w Polsce będzie dla nas bodźcem do maksymalnych wysiłków w kierunku ich realizacji.

Niech żyje Minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Michał Żymierski!

Niech żyje Najwyższy Zwierzchnik Sił Zbrojnych Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Ob. Bolesław Bierut!

Z ćwiczeń letnich

Przeprawiamy się przez bród

W czasie letnich ćwiczeń niejednokrotnie zmuszeni byliśmy przebywać przeszkody naturalne, jakimi są potoki i rzeki wbród. W okresie wojennym tego rodzaju konieczność staje się jeszcze częstszą ze względu na zniszczenia mostów bądź też konieczność zamaskowanego przed nieprzyjacielem przewozu zdala od zasadniczych dróg kołowych.

Przeprawa wbród należy do najtrudniejszych i najniebezpieczniejszych zadań, jakie mogą stanąć przed kierowcą wojskowym. Grozi bowiem przy nieodpowiednim jej przygotowaniu utratą samochodu, zniszczeniem ładunku, a nieraz utonięciem samego kierowcy. Niebezpieczeństwo wzmaga się szczególnie wówczas, gdy przeprawy dokonujemy nie w kolumnie, lecz pojedyńczym samochodem.

Przeprawienie się wbród wymaga od nas kierowców nie tylko dobrego opanowania jazdy po nierównym lub błotnistym dnie rzeki, lecz również i znajomość mapy, umiejętności dokonania pomiaru szybkości prądu itp. czynności specjalnych.

PRZYGOTOWANIA DO PRZEPRAWY

Specyficzne trudności przeprawy wbród wymagają jak powiedzieliśmy już szeregu czynności przygotowawczych. W wypadku gdy dokonujemy przeprawy w składzie kolumny, zostaje w tym celu wyznaczony specjalny oddział rozpoznawczy, który przeprowadza wybór przeprawy, jej rozpoznanie oraz przygotowanie do przeprawienia się samochodów przez usunięcie przeszkód terenowych.

Sytuacja staje się trudniejsza dla kierowcy, gdy przeprawę przebywać trzeba jednym samochodem lub też w małej grupie, składającej się jedynie z kilku pojazdów.

Dla zapewnienia bezpieczeństwa muszą jednak i wówczas zachowane zostać wszystkie niezbędne środki ostrożności. W tym celu ustalamy uprzednio na podstawie mapy istnienie brodu. Dalszymi środkami są: badania miejscowej ludności i rozpoznania. Pomocniczymi cechami przy wyszukiwaniu brodów są drogi, ścieżki, koleiny wiodące do rzeki, charakterystyczne pomarszczenia powierzchni wody, rozszerzenie powierzchni wodnej szczególnie na prostych odcinkach rzeki z łagodnymi zjazdami do wody.

Pomiar szybkości prądu za pomocą pływaka

Rozpoznanie brodów ma za zadanie stwierdzenie głębokości i szerokości brodu, szybkości prądu, stanu gruntu dna i brzegów rzeki oraz stanu podejścia do brodu i wyjścia z niego. Rozpoznanie brodów należy przeprowadzać ze szczególną starannością, ponieważ oprócz wszelkiego rodzaju przeszkód naturalnych (rowy, kamienie, leje itp.) można na brodach spotkać różnego rodzaju przeszkody sztuczne, postawione przez nieprzyjaciela (minowanie, przeszkody drutowe itp.).

Urządzenie brodu polega na:

— usunięciu przeszkód naturalnych i sztucznych;

— oznaczeniu szerokości brodu wskaźnikami na brzegu i dwoma rzędami kołków lub na całej długości brodu;

— wyrównanie dna brodu, (rowy i leje zarzuca się kamieniami, workami z ziemią, ciężkimi faszynami);

— oznaczeniu wiechami nie usuniętych przeszkód;

— budowie, ewentualnie dostosowaniu zjazdów i wyjazdów.

Dopuszczalna głębokość wody przy przeprawach wbród pojazdów mechanicznych zależy od szybkości prądu i wynosi (w metrach) przy szybkości prądu do 1 m/sek. = 0,50, do 2 m/sek. = 0,40 i powyżej 2 m/sek. = 0.30.

Szybkość prądu rzeki możemy określić w najprostszy sposób, za pomocą pływaka z kawałka drzewa lub butelki. Na prostym odcinku rzeki wytycza się dwie linie prostopadłe do brzegu i odległe od siebie o 50 — 100 m. Na brzegu wyjściowym, w punktach A, B, C i D ustawia się wiechy (patrz rys. 2). Powyżej linii AB, w miarę możności w nurcie rzeki, rzuca się pływak na wodę i określa się za pomocą zegarka jego przejście przez linie AB i CD. Podzieliwszy odległość (w metrach) między liniami AB i CD przez czas (w sekundach) przepłynięciu przez pływak drogi między tymi liniami otrzymujemy powierzchniową szybkość prądu w m/sek.

Może się zdarzyć, że sytuacja zmusi zaryzykować i przeprowadzić przeprawę w bród przy większej głębokości, niż podano wyżej. Należy w tym wypadku pamiętać o zachowaniu pewnej rezerwy od powierzchni wody do czułych punktów samochodu (zaciski na akumulatorze, połączenie przewodów na klemie rozrusznika, otwór do powietrza w gaźniku, dekko i otwór karteru do wlewu oliwy). Poza tym należy zdjąć pas wentylatora celem zabezpieczenia zalaniu wodą świec i w ogóle całego silnika.

Pojazdy mechaniczne przy przeprawie w bród poruszają się z małą szybkością (5 — 10 km/godz.) na pierwszym biegu i kolejno przy czym następny pojazd zaczyna przeprawę po wyjściu poprzedniego na przeciwległy brzeg.

Hamulce powietrzne nie zawodzą gdy...

W związku z coraz większą ilością wchodzących do eksploatacji samochodów ZIS, zaopatrzonych w hamulce pneumatyczne, podajemy kierowcom i warsztatom obsługi parę wskazówek dotyczących hamulców powietrznych.

Osiągnięcie jak najlepszej wydajności hamulców zależne jest od stanu poszczególnych elementów systemu hamulcowego. Tak więc, bębny hamulcowe jak i dźwignie rozpieraczy, wkładki jak i zawór zwrotny, wszystko to odgrywa rolę w działaniu hamulców.

1. Bębny hamulcowe muszą być zaopatrzone we wzmocnienia bądź to żebrowe, bądź pierścieniowe, celem uniemożliwienia jakiegokolwiek odkształcenia na skutek dużego, bo dochodzącego do 3.000 kg ciśnienia szczęk.
2. Powierzchnia wewnętrzna bębna musi być pozbawiona zadrapań i rys, a najlepiej winna być przeszlifowana.
3. Bębny hamulcowe muszą być ustawione idealnie współśrodkowo do osi.
4. Bębny hamulcowe winny być ustawione jak najbardziej w strumieniu przepływającego powietrza, celem dobrego chłodzenia.
5. Materiał, z którego wykonane są bębny hamulcowe, winien być możliwie twardy i odporny na ścieranie.
6. Szczęki hamulcowe muszą być przetoczone na swej zewnętrznej powierzchni, aby nakładki przylegały na całości w 100 proc.
7. Szczęki hamulcowe muszą być ustawione współśrodkowo do bębna, tak aby nakładki mogły przylegać całą powierzchnią podczas hamowania.
8. Szczęki hamulcowe nie mogą posiadać na kółkach mocujących za dużych luzów, co uniemożliwia dobre prowadzenie i powoduje drgania przy jeździe.
9. Szczęki hamulcowe muszą posiadać pewien boczny luz na sworzniach i rozpieraczu tak, aby się nie zacinały przy hamowaniu.
10. Szczęki hamulcowe winny być ułożyskowane brązem na sworzniach mocujących, celem uniemożliwienia powstania rdzy.
11. Okładziny hamulcowe nie powinny wystawać swą szerokością poza szczękę, gdyż tarcie bokami uniemożliwi dobrą regulację hamulców.
12. Tarcza trzymająca szczęki winna być przykręcona do osi śrubami stalowymi, zabezpieczonymi w sposób gwarantujący nieodkręcenie się.
13. Sprężyny odciągające szczęki winny być w miarę mocne. Za słabe spowodują przycieranie nakładek i grzanie się bębna, a za mocne pochłaniają w za dużym procencie siłę przeznaczoną na hamowanie.
14. Stosunek długości ramienia wałka rozpierającego do samego rozpieracza winien być tak dobrany, by mała siła na ramieniu powodowała powstanie dużej mocy na rozpieraczu.
15. Aby uniknąć nierównomiernego hamowania, trzeba długość wszystkich ramion wałków rozpieraczy utrzymywać jednakowo.
16. Rozpieracz i powierzchnia jego pracy na szczękach winny być wzmocnione.
17. Bezwzględnie należy dbać o jak najdoskonalsze zabezpieczenie hamulcy przed zaoliwieniem, stosując wewnątrz bębna kołnierze blaszane odprowadzające smar wyrzucony z łożysk na zewnątrz bębna.
18. Utrzymywać w czystości zawór regulujący ciśnienie i nie zmieniać w żadnym wypadku jego fabrycznego ustawienia.
19. Sprawdzać stan zaworu zwrotnego i w razie nieszczelności docierać gniazdo.
20. Uzupełniać zgodnie z miarką poziomu oleju w sprężarce oraz sprawdzać czystość filtra sprężarki.

A. Żym.

(dokończenie ze str. 7-ej)

OSZCZĘDNOŚĆ TO UMOCNIENIE NASZEJ GRANICY NA ODRZE I NYSIE POWIEDZIAŁ KAN. WALERY PANFIŁOWICZ

W dyskusji która wywiązała się po referacie mjr. Nowickiego o sposobach oszczędzania w służbie samochodowej. W dyskusji tej wzięło udział 31 żołnierzy i podoficerów, co świadczy o wysokim poziomie wyrobienia obywatelskiego kierowców okręgu oraz o szeregu czynnie zastosowanych udoskonaleń. O nich to właśnie mówiono.

St. strz. Sosnowski Tadeusz, dyspozytor jednostki opowiedział jak dzięki trosce o zmniejszenie szybkości, dobre ustawienie kół zmniejszyli zużycie ogumienia. Przykładem oszczędności paliwa jest w jednostce st. strz. Sosnowskiego strz. Kucharski, który objął samochód ZIS 5 „palący" ponad normę. W przeciągu miesiąca strz. Kucharski nie tylko doprowadził samochód do takiego stanu, że zachowuje normę lecz poczynił oszczędności.

Kan. Walasik Zdzisław poinformował kolegów w jaki sposób używają akumulatory z popękanymi skrzynkami, które poprzednio wyrzucano. W jego jednostce taką skrzynkę czyści się w miejscu pęknięcia dokładnie od kwasu poczym rysę lub pęknięcie zalewa się lakiem. Akumulatory w ten sposób wyreperowane służą tak samo dobrze jak z nowymi skrzynkami.

Kan. Lipski zameldował zlotowi że jego jednostka w przeciągu całego okresu ćwiczeń nie holowała ani jednego samochodu. Osiągnięto to dzięki stałej konserwacji oraz specjalnej trosce o podwozie, które w trudnym terenie ćwiczeń najbardziej narażone jest na uszkodzenie poszczególnych elementów.

Dzięki inicjatywie ZMP, którego członkami są wszyscy kierowcy jednostki oczyszczono zbiorowo dwukrotnie we wszystkich samochodach resory i inne elementy zawieszenia oraz obręcze i opony. Również w dziedzinie oszczędności ma jednostka poważne osiągnięcia. Do samochodów w których zużyły się szczęki hamulcowe nie pobierano nowych lecz używano regenerowanych wybranych ze „szmelcu".

Szereg biorących udział w dyskusji kolegów poruszało również i inne zagadnienia. **Kpr. Gajzler** omówił konieczność prowadzenia przez wzorowych kierowców doszkalania młodych kierowców oraz czynnego pomagania im w pracy. Dzięki temu w jego jednostce mimo iż posiada ona wielu młodych kierowców nie było ani jednego wypadku bądź też niesprawności samochodu w czasie ćwiczeń.

Szer. Czamara Kazimierz zabrał głos kierując apel do wszystkich kolegów o wzmożenie pracy dla podniesienia obronności naszej ludowej ojczyzny. Kpr. Czamara przedstawił kolegom grabieżcze cele imperialistów amerykańskich i podkreślił że tylko siła bohaterskiej armii radzieckiej i sprzymierzonych z nią armii krajów demokracji ludowej jest hamulcem dla wykonania ich zamiaru spętania naszego kraju jarzmem kapitalistycznego wyzysku, odebrania mu zdobytej ciężką walką i pracą wolności. W jednostce kpr. Czamary wszyscy kierowcy rozumieją że właśnie ich codzienna praca przy samochodzie to wzmocnienie naszej siły i likwidacja wojennych planów imperialistów.

Brak miejsca nie pozwala nam w tej chwili cytować licznych i niezwykle cennych wypowiedzi innych kolegów. Ukażą się one w następnym numerze naszego pisma.

Podsumowania dyskusji dokonał mjr. Nowicki zwracając szczególną uwagę kierowców na konieczność doskonałego opanowania wyszkolenia broni w której służą, bez którego nigdy mimo najlepszej znajomości techniki samochodowej nie będą mogli być wzorowymi kierowcami i dobrymi żołnierzami.

ZOBOWIĄZANIA ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

Zakończenie zlotu stanowiło odczytanie zgłoszonej przez kolegów kierowców jego jednostki rezolucji oraz apelu zebranych na zlocie do wszystkich kierowców W. P.

ZASZCZYTNE WYROZNIENIA NAGRODY

Z kolei nastąpiło wręczenie odznak **„Wzorowy kierowca"** oraz ogłoszenie wyników **konkursu na najlepszą salę motoryzacyjną**. Należy podkreślić, że otrzymanie odznaki „Wzorowego kierowcy" związane jest z awansem o jeden stopień. Na zlocie otrzymało odznaki i awanse 170 kierowców. Rodziny odznaczonych zostały powiadomione specjalnymi listami, że ich najbliżsi zostali zaszczytnie wyróżnieni za sumienne pełnienie służby i postępy w szkoleniu. Wraz z zawiadomieniem posłano do domów wyróżnionych ich fotografie.

Pierwsze miejsce w konkursie na najlepszą salę motoryzacyjną zdobyła jednostka z Giżycka, drugie miejsce jednostka z Kazunia, trzecie — jednostka z Ostródy. Jednostki te otrzymały wartościowe nagrody w postaci biblioteczek działu technicznego.

Indywidualne nagrody otrzymali oficerowie tych jednostek: kpt. G a w ł o w s k i, por. G u l i ń s k i, por. D u d e k i ppor. S a r u c k i.

Oprócz tego, wartościowe upominki praktyczne za wzorową służbę i osiągnięte wyniki otrzymali: kpt. D z i u r n i k o w s k i, kpt. G a l i c k i, por. S z t a n k e, por. K o b u ś, por. G r y c a j, por. P e t r y s z k i e w i c z, por. M a k o w s k i, por. K w i e t n i c k i i ppor. J a m a.

Po zrobieniu wspólnej fotografii oraz zwiedzeniu wystawy obrazującej dorobek pracy świetlicowej żołnierzy jednostek samochodowych mjr. Wajs w imieniu dowódcy okręgu zamknął zlot.

UWAGA! jedzie PIRAT drogowy

§ KONIECZNOŚĆ wskazywania zmiany kierunku jazdy i pamiętania, iż nie jest się jedynym użytkownikiem ulic oraz obowiązek natychmiastowego zatrzymania się w momencie spowodowania wypadku są całkowicie jasnymi i znanymi zasadami dla kierowców. Okazało się w praktyce, iż jednak kierowca z wozu Chevrolet - Fleetmaster H-76637 jest wyjątkiem.

W dniu 4.VIII.49 o godz. 15 min. 30 swoją metodą jazdy na rogu Zgoda i Przeskok wykazał, iż powyższe trzy zasady są mu zgoła obce. Mianowicie jadąc ulicą Jasną i następnie Zgoda, na mokrej nawierzchni, skręcił nagle, bez pokazywania kierunku w ulicę Przeskok. Wskutek tego, motocyklista, który go chciał wyprzedzić na ul. Zgoda, miał przed sobą zamkniętą drogę skręcającą Chevroletą w odległości około 2 metrów, udało mu się oprzeć o bok wozu i razem wjechać w ulicę Przeskok. Kierowca Chevrolety, nie zmniejszając gazu, skręcił w ulicę Szpitalną. Motocyklista tam dopiero dogonił wóz H-76637. Kierowca nie tylko, że nie usprawiedliwił się z podwójnego złamania przepisów (nie pokazania strzałki i nie zatrzymania się przy spowodowaniu zderzenia), lecz mentorskim tonem powiedział: „Widziałem pana cały czas w lusterku wozu, jechałeś pan tak blisko wozu, że jakbym zahamował to byś się pan zabił". Czyli doszło trzecie przekroczenie, iż kierowca widział motocykliste w lusterku i pomimo tego nie pokazując zmiany kierunku skręcił gwałtownie.

Mała rzecz a duży wstyd.

Szczęście, że to był motocykl a nie trolejbus lub SPA - 10 ton, bo by nie dużo zostało z wozu H-76637 i kierowcy — potrójnego pirata drogowego.

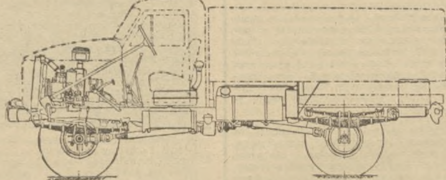
Pożyteczne ulepszenie

Oto proste zabezpieczenie się przed wejściem do samochodu osoby niepowołanej. W ramę drzwi wbudujemy zwykły ostrzegacz jaki stosuje się w domach. Założymy silny dzwonek pod maską silnika i oddzielny wyłącznik guzikowy. Gdy wychodzimy z wozu i pozostawiamy go bez opieki, po zamknięciu drzwi włączymy dzwonek. Gdy ktokolwiek otworzy drzwi bez wyłączenia dzwonka, o istnieniu którego nie wie, ten uczyni alarm. Rysunek pokazuje sposób zainstalowania ostrzegacza.

NOWY GAZ 63

Triumf radzieckiej techniki

Z biegiem czasu GAZ—AA stał się typem przestarzałym. Jego nośność w stosunku do potrzeb masowego przewozu i konstrukcja okazały się niewystarczające. Dlatego też, jeszcze w latach wojny, rozpoczęto prace wstępne nad samochodem GAZ—51 i GAZ—63. Wojna opóźniła termin wypuszczenia ich w produkcji seryjnej, którą rozpoczęto dopiero w 1946 r. mając za sobą doświadczenia okresu wojennego. Po przeprowadzeniu prób i badań prototypów okazało się, że samochód GAZ—51 jest typem nowoczesnym, łatwym w obsłudze i ekonomicznym.



Samochód GAZ—63 w budowie swej jest oparty na konstrukcji GAZ—51. Różni się jedynie tymi zespołami, które należało zmienić lub wmontować celem dostosowania go do ruchu w terenie i na złych drogach.

Prace konstrukcyjne nad obu tymi typami przebiegały jednocześnie, dzięki temu wzajemna wymienność części stała się możliwą w dużej skali.

DANE OGÓLNE

Samochód ciężarowy GAZ—63, dwuosiowy z napędem na obie osie, o nośności na szosie 2 t., w terenie 1,2 t. Rozkład ciężaru pojazdu wynosi 50% na przednią oś przy samochodzie nienaładowanym. Z ładunkiem: 30% na oś przednią, 70% na tylną. Waga własna samochodu 3280 kg. Rozstaw kół przednich 1588 mm, tylnych 1600 mm. Najniższy punkt pojazdu 270 mm od ziemi.

Silnik typu GAZ—51, o mocy 70 KM. Samochód wyposażony jest w 2 zbiorniki paliwa. Jeden o pojemności 90 l. pod siedzeniem kierowcy, drugi jak w GAZ—51, zawieszony przy lewej podłużnicy ramy w jej środku. Pojemność jego 105 l. Sprzęgło suche, jedno-tarczowe, skrzynia przekładniowa czterobiegowa. Most tylny o stożkowym zazębieniu kół zębatych, o przeniesieniu 7,6:1.

Rama stalowa, prasowana zaopatrzona w dwie poprzeczki dopełniające, służące do zamocowania skrzyni rozdzielczej (reduktora).

Mechanizm kierownicy, zawieszenie, hamulce nożne i ręczne identyczne jak w samochodzie GAZ—51. Jedynie przewody elastyczne hamulców hydraulicznych dla kół przednich są dłuższe o 80 mm.

PRZEDNI MOST

Mechanizm różnicowy (dyferencjał) mostu przedniego jest identyczny ze stosowanym przy moście tylnym. Stosunek przekładni 7,6:1 uzyskuje się przez zazębienie kół zębatych trybu atakującego o 5 zębach z talerzowym o 38 zębach.

Dla przeniesienia obrotów na koła, oraz dla zapewnienia im możliwości skrętu nadawanego przez mechanizm kierownicy, zastosowano półosie z przegubami kulowymi (zbliżone do GMC).

SKRZYNIA ROZDZIELCZA

Służy do przekazania napędu na tylny i przedni most. Posiada ona dwie przekładnie: bezpośrednią o stosunku 1:1 i obniżającą (reduktor) o stosunku 1,96:1.

Przekładnia obniżająca służy do jazd w terenie i po drogach gruntowych i może być włączoną jedynie przy włączonym moście przednim. Ma to na celu zaoszczędzenie kół zębatych tylnego mostu, przed nadmiernym obciążeniem, jakie mogłoby wyniknąć przy włączeniu, prawie dwukrotnie silniejszej przekładni.

Zasadą jest, by most przedni włączać tylko przy jeździe po miękkiej, piaszczystej lub oblodzonej drodze, na której mo żliwy jest poślizg kół napędzających.

Przy włączonej przekładni bezpośredniej skrzyni rozdzielczej, włączanie i wyłączanie przedniego mostu może następować przy każdej szybkości, bez konieczności wyciskania sprzęgła.

Włączanie przekładni obniżającej (reduktora) może mieć miejsce tylko po włączeniu przedniego mostu i całkowitym zatrzymaniu samochodu.

Samochód GAZ—63 posiada trzy wały napędowe. Wał pierwszy przenosi moment obrotowy od skrzyni przekładniowej do skrzyni rozdzielczej, z której za pośrednictwem 2 pozostałych przenoszone są one na przedni i tylni most.

GAZ—63 posiada koła o ogumieniu 9,75 × 18 z protektorem terenowym, podczas gdy rozmiar ogumienia samochodu GAZ—51 wynosi 7,50 x 20 z protektorem szosowym.

Norma zużycia paliwa 30 — 32 litry na 100 km.

I. R.

Wałek skrzyni biegów

Przy okazji przesmarowania paroma kroplami oleju łożyska sprzęgła, warto sprawdzić stan wałka napędowego skrzyni biegów po wieloklinie, którego pracuje przesuwając się tam i z powrotem tarcza sprzęgłowa. Tu zbiera się dość często brud, który zapełnia powoli wieloklin. Jeżeli pedał sprzęgła nie wraca od razu do końca, po zdjęciu nogi ze sprzęgła, możemy poznać, że właśnie coś jest na wieloklinie co przeszkadza w pracy. Szybko możemy zanieczyszczenie usunąć, przemywając wieloklin naftą, małym pędzelkiem. Następnie posuwają tam i z powrotem tarczą sprzęgłową, poruszymy ewentualnie zapieczone lub przyklejone kawałeczki brudu i po powtórnym umyciu, możemy być pewni, że ta część mechanizmu wyłączania sprzęgła jest istotnie w porządku. Wykorzystajmy moment pracy przy wałku wieloklinowym, rzutem oka z bliska na pedał hamulca i sprzęgła. Znów mamy zajęcie. Gumowe nakładki na pedałach są już tak wytarte, i rozdeptane, że spadają przy byle ruchu nogą, a na samym metalu but ślizga się w sposób, który może spowodować w koniecznym momencie obsunięcie się nogi. Dlatego też, użyjemy do stworzenia porowatej powierzchni pedału starych nakładek hamulcowych. Ferodo po wycięciu w odpowiedni kształt, należy trzema lub czterema nitami przymocować do pedału. Wtedy nawet buty podkute gwoździami znajdą potrzebny opór podczas jazdy.

ZE ŚWIATA

Komisja koordynacji transportu w Wielkiej Brytanii, podała projekt malowania pojazdów ciężarowych jednakowymi kolorami wg grup o tej samej wadze i typie budowy samochodów. Projekt ten bezwątpienia ciekawy, miałby tą dobrą stronę, iż na szosie pozwalałby na rozpoznanie z daleka przed wyprzedzaniem lub wymijaniem, jaki wóz ma się przed sobą. (Z)

Prawie 300 KM mocy rozwija 2-litrowy silnik FERRARI, która w wyścigach wzięła po raz pierwszy udział w ostatnich zawodach w Południowej Ameryce. 1,5 litrowy silnik ze sprężarką, będzie wypuszczony obecnie w układzie 12-V. Prototyp wyścigówki 1,5 litra będzie gotów do startu jeszcze w tym miesiącu. (Z)

Tablice zegarów w wozach amerykańskich i angielskich

Ze względu na dużą ilość znajdujących się w ruchu, na terenie Polski wozów fabrykacji amerykańskiej i angielskiej, celowe jest objaśnienie różnic pomiędzy tablicami zegarów tych wozów a innych pojazdów. Niektóre zegary cechowane wg miar i przepisów USA, stanowią dla wielu kierowców prawdziwą zagadkę. Dlatego też podajemy poniżej klucz do tej „tajemnicy".

Pierwszym rzucającym się w oczy zegarem jest szybkościomierz i zegar przejechanych odległości. Obowiązujące miary długości w USA i Anglii to mila = 1 609 metrów. Nie tylko przejechane odległości wykazują się na zegarach tych wozów w milach, lecz także i ich szybkość (stąd liczniki w amerykańskich i angielskich wozach są „wolniejsze"). Do przeliczenia posłuży nam poniższa tabelka:

mil/godz.	10	20	30	40	50	60	70	80	90
km/godz.	16,09	32,18	48,27	64,36	80,45	96,54	112,63	128,72	144,81

Drugim zespołem są wszelkiego rodzaju zegary ciśnienia (oleju, powietrza, hamulców itp.).

U nas mierzymy ciśnienie w kg/cm², co przedstawia obciążenie powierzchni 1 cm² przez 1 kg. Natomiast Anglicy i Amerykanie mając za najmniejszą miarę powierzchni cal², a za jednostkę wagi funt, mają zegary przedstawiające ciśnienie funt/cal². Ponieważ cal² = 2,54 × 2,54 = 6,4516 cm, $= \frac{0{,}453\ g}{6{,}4516\ cm^2} = 70{,}3\ g/cm^2 = 0{,}703\ kg/cm$, a funt = 0,453 kg, miara 1 funt/cal² =

Dla ułatwienia podajemy tabelkę porównawczą:

funt/cal²	10	20	30	40	50	60
kg./cm²	0,703	1,406	2,109	2,812	3,515	4,218

Trzecim punktem są zegary temperatury (wody i oleju).

Ponieważ używane termometry w USA i Anglii są typu Fahrenheita, a u nas Celsjusza, powstają przy odczytywaniu tych samych temperatur duże różnice cyfrowe. Mianowicie wg Fahrenheita temperatura wrzenia wody wypada przy 212° a wg Celsjusza przy 100°. Dlatego też na termometrach samochodowych amerykańskich i angielskich widzimy cyfry od około 140° do 212° F., gdy natomiast na naszych termometrach mamy skalę od 60 — 100°.

Wreszcie ostatnim punktem niejasności są zegary paliwa cechowane w sposób następujący:

e — 1/4 — 1/2 — 3/4 — f

gdzie e = (empty) oznacza — próżny, podczas gdy f = (full) — pełny.

W książkach obsługi Amerykanie i Anglicy podają pojemność zbiorników w galonach zamiast w litrach. Do tego trzeba wiedzieć, iż w Anglii istnieje tzw. Imperial Gallon = 4,544 litra = 1,2 U.S. gal., a w Ameryce tzw. US-gallon = 3,785 litra = = 0,833 Imp. Gal.

Tabela porównania zużycia paliwa

litrów na 100 km	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
kilometrów z litra	10,0	9,1	8,1	7,7	7,1	6,7	6,3	5,9	5,6	5,3	5,0
mil z imp. gal.	28,2	25,6	23,5	21,7	20,2	18,8	17,6	16,6	15,7	14,8	14,1
mil z US gal.	23,5	21,4	19,6	18,1	16,8	15,7	14,7	13,8	14,1	12,4	11,8

Również kwestia obliczania zużycia paliwa różni się zasadniczo od naszej. My podajemy zużycie w litrach potrzebne do przejechania 100 km, natomiast Anglicy i Amerykanie podają ile mil można przejechać na 1 galonie. W celu zorientowania się w tym przeliczeniu podajemy tabelkę, która dostatecznie wyjaśnia „tajniki" obliczeń anglo-amerykańskich.

Posiadając powyżej podane wiadomości i tabelki, możemy z łatwością „przetłumaczyć" wszystkie zegary na u nas używane miary, a tablice zegarów wycechować w sposób nam potrzebny.

R. I.

NOWA JAWA

Raid pokoju „TAMS" pozwolił naszym zawodnikom na osobiste spotkanie się z najnowszym modelem Jawa 500-OHC.

Przy zewnętrznym całkowitym zachowaniu zgrabnej sylwetki Jawa 250, po pewnych mało dostrzegalnych przeróbkach wzmocniono ramę i teleskop do tego stopnia iż stało się możliwe wbudowanie stosunkowo ciężkiego silnika Jawa 500. Dwa cylindry stojące obok siebie, lekko pochylone do przodu, o litrażu 48 ccm posiadają sterowanie zaworów napędzane wałkiem królewskim, umieszczonym z prawej strony cylindrów.

Moc silnika wynosi 26 KM przy 5.500 obr/min. Głowica jak i cylindry wykonane są z lanego żeliwa. Korbowody z lekkiego metalu ułożyskowane na czopach wału łożyskami rolkowymi. Przełożenia na poszczególnych biegach następujące: 5.01, 6.76, 9.97 i 15.08 do 1.

Prądnica o mocy 60 W, umieszczona za cylindrami na bloku silnika. Zapłon bateryjny.

Ponieważ dotychczas przeprowadzone próby z prototypami Jawa 500 dały jak najlepsze wyniki, mamy nadzieję, iż już w przyszłym roku na międzynarodowych imprezach, czeska Jawa 500 będzie poważny konkurentem różnorakich angielskich Twin—500.

R. I.

Nowy mechanizm kierowniczy

Mechanizm kierowniczy ze zmiennym stosunkiem przeniesienia, zastosowano wg przykładu amerykańskiego do paru wozów angielskich. Kierownica ze zmiennym przełożeniem posiada trzpień kierowniczy z gwintem o zmiennym skoku. Tak więc przy jeździe wprost i przy małych skrętach używa się niskiego przełożenia, podczas gdy przy ostrych zakrętach włącza się samoczynnie wyższe przełożenie. Ma to swą dobrą stronę, iż wysiłek potrzebny na obracanie koła sterowego jest zupełnie równy czy to na prostej, czy na ostym łuku. Złą stroną tego ulepszenia jest związkszająca się ilość obrotów koła sterowego wraz ze zmianą przełożenia na wyższe. Anglicy jednak twierdzą, iż do tego przyzwyczaić się jest bardzo łatwo, a wygoda, szczególnie na dużych wozach, z nowego mechanizmu jest bardzo znaczna. (Z)

CIEKAWY

Do czteroosobowego Fiata podchodzi jakiś fircyk z umalowaną damą. Chcąc popisać się znajomością samochodu pyta kierowcę o różne głupstwa, wyprowadzając go głupimi pytaniami z równowagi. Wreszcie pyta:

— Ile osób mieści się w tym Mercedesie?

— Jeżeli półgłówków, to osiem — odpowiada kierowca.

Budowa i działanie amortyzatorów hydraulicznych

Jak z pewnością wszyscy wiemy, resory piórowe, śrubowe lub zawieszenie na drążkach skrętnych, zezwala na ruchy wozu w dół i w górę bez jakiegokolwiek tłumienia. Jedynie resory piórowe, przez swe tarcie pomiędzy poszczególnymi piórami, teoretycznie tłumią drgania, tarcie to jednak wskutek smarowania płaszczyzny jest tak minimalnie, iż nie odgrywa ono większej roli. Ugięty resor lub sprężyna spiralna, czy naprężony drążek skrętny, w momencie zwolnienia obciążenia wracają błyskawicznie do swego neutralnego położenia, podrzucając wóz do góry. Aby tego uniknąć i zapewnić pasażerom jazdę bez nagłych ostrych podrzutów, stosujemy amortyzatory. Tak więc możemy powiedzieć, iż zadaniem dobrze obliczonego amortyzatora jest uniemożliwienie szybkich i ostrych drgań, przez ich tłumienie. Najważniejszą pracą jest tłumienie odrzutu powrotnego.

rys. 1

Zasada działania amortyzatora hydraulicznego jest przeważnie fałszywie pojmowana przez większość kierowców. Działanie jego nie polega bowiem na tym, iż w zamkniętym cylindrze, tłok spręża olej, czym mocniej zaś spręża, tym większa jest reakcja oleju i tym większe tłumienie. Tak niestety nie jest, bowiem olej nie daje się sprężać. Działanie amortyzatora jest więc całkowicie odmienne i polega ono na przeciskaniu oleju przez specjalne kanały i zaworki z jednej komory amortyzatora do drugiej, wskutek nacisku tłoka. Ten opór przepompowywania, zależny od ustawienia zaworków, jest właściwym tłumieniem amortyzatora hydraulicznego. Jeżeli amortyzator ma działanie tylko jednostronne, to tłumi ono odrzut powrotny. To znaczy, że ugięcie resorów następuje bez tłumienia, natomiast powrót do ich normalnego położenia odbywa się w tempie zwolnionym i złagodzonym przez pracę amortyzatora. (Obecnie większość nowoczesnych samochodów posiada amortyzatory o podwójnym działaniu). Ponieważ tłumienie odrzutu powrotnego wymaga dużego oporu, mówimy tu o pracy wysokiego ciśnienia, podczas gdy tłumienie ugięcia powinno być mniejsze, więc nazywamy je pracą niskiego ciśnienia. Dokładną działalność amortyzaora pokazuje nam schematyczny rysunek nr 1. Przy ruchu ramienia A do góry, tłok B zostaje posunięty na lewo. Olej zaś wypchnięty przez kanał D otwiera zaworek E i dostaje się na prawą stronę tłoka. Ponieważ jest to praca niskiego ciśnienia, zaworek E posiada słabą sprężynę, nie stawiającą zbytniego oporu. Natomiast, jak widać z rysunku nr 2, w momencie gdy ramię A ciągnięte przez oś opada w dół, tłok B porusza się w prawą stronę wypychając olej przez stawiający duży opór zawór C do kanału D i na lewą stronę tłoka. Jest to właśnie praca wysokiego ciśnienia, gdyż zawór C stawia duży opór, więc i ramię A przesuwa się ciężko i powoli ku dołowi.

Ustawienie amortyzatora jest rzeczą łatwą i przy pewnej wprawie ustawiając amortyzatory (tylko parami) możemy osiągnąć jak najodpowiedniejsze tłumienie do siły resorów i wagi wozu. Podstawowym warunkiem dobrego i pewnego działania jest szczelność amortyzatorów oraz używanie przepisanych przez fabrykę olejów tłumiących, odpornych na zmianę temperatury.

Części ulegające zużyciu:

1. Sworzeń ramienia w amortyzatorze na skutek wyrobienia powoduje stukanie oraz wyciekanie oleju. Powstaje to na skutek częstych i szybkich jazd po bardzo złych drogach lub przez za małą ilość oleju wewnątrz amortyzatora.
2. Wewnętrzne ramię tłoka wyrobione wskutek za mocnego oporu zaworów, powoduje również stukanie.
3. Płytka zaworka niskiego ciśnienia wyrabia się od uderzeń w gniazdo przy za mocnej sprężynie.
4. Stożkowy zawór wysokiego ciśnienia i jego gniazdo, wyrabiają się z biegiem czasu, niekiedy dość szybko przy luźnym połączeniu ramienia amortyzatora z osią. Zanika wtedy ciągłość ruchu a następują uderzenia oleju w zawór.

rys. 2

5. Prowadzenie tłoka czyli obudowa z chwilą wyrobienia przepuszcza olej pomiędzy tłokiem i ścianami powodując osłabienie działania amortyzatora.
6. Uszczelka, wokół sworznia ramienia amortyzatora ulega najczęściej przerwaniu wskutek nadmiernej ilości oleju, który podczas pracy grzeje się i zwiększając swą objętość wypycha uszczelnienie.

A. Zym.

CO WIDZIAŁEM W BUDAPESZCIE

(Od własnego korespondenta)

Gigantyczna manifestacja wspólnych pokojowych dążeń modzieży socjalistycznej świata, jaką był Festiwal Młodzieżowy w Budapeszcie, pozwoliła naszemu korespondentowi na zapoznanie się z ruchem kołowym i przepisami drogowymi Węgier. Sądząc iż zainteresuje to naszych czytelników, drukujemy pierwszą część korespondencji budapeszteńskiej.

REDAKCJA

Około 30-tu skrzyżowań w centrum miasta posiada świetlną regulację ruchu. Estetycznie wykonane, pokryte białą emalią słupy sygnałowe, posiadają światła czerwone, żółte i zielone.

Sygnalizacji na Węgrzech różni się tem od naszej, iż zanim zagaśnie światło czerwone, zapala się żółte, dopiero po paru sekundach gaśnie czerwone, następnie żółte i zapalenie się zielonego daje wolną drogę dla pojazdów i pieszych. Ma to bezsprzecznie duże znaczenie dla tych, którzy w momencie spojrzenia na słup sygnałowy wiedzą odrazu, iż po świetle żółtym i czerwonym zapali się tylko zielone, a nie czerwone. Prowadzi to do uniknięcia niepotrzebnie wczesnego wstawiania biegu i trzymania następnie wciśniętego sprzęgła przy pracującym silniku tak długo, aż zabłyśnie światło zielone.

Jezdnie Budapesztu pokryte idealnie równym asfaltem lub rzadziej kostką granitową, posiadają szerokość od 20 do 30 metrów. Tory tramwajowe umieszczone na środku ulic stworzyły konieczność wybudowania wysepek na jezdniach dla pasażerów tramwajowych. Wysepki o krawędziach pomalowanych białą farbą, odporną na wpływy atmosferyczne, zaopatrzone są w ostrzegawczą lampę od strony nadjeżdżających pojazdów. Lampa taka, przypomina miniaturę latarni morskiej o wysokości około 120 cm poemaliowana na biało, zawiera na sobie kopułę metalową, w której od strony nadjeżdżających jest umieszczona matowa szyba w kolorze niebieskim z białą strzałką, wskazującą z której strony należy wysepkę objechać. Lampy te świecą całą noc, gwarantując należycie bezpieczeństwo i stwarzając bardzo miły i żywy wygląd ulic nawet w kilka godzin po północy.

Wiele ulic ze względu na usprawnienie ruchu wielkomiejskiego jest jednokierunkowych, szczególne w dzielnicach o budowlach zabytkowych i historycznych. Oznaczenie zakazu wjazdu, poziomą białą linią na czerwonej tarczy o dużych wymiarach, jest umieszczone na samym rogu chodnika lub na specjalnym ramieniu wmurowanym w ścianę domu. Nowością, godną wprowadzenia u nas, jest zaopatrzenie każdej z takich tablic w automat świetlny, zapalający co kilka sekund czerwone światło. Szkło soczewkowe jes umieszczone w górnej połowie tarczy nad białą linią.

Połączenie takiego znaku drogowego z lampą działającą automatycznie, daje gwarancję, iż nawet w ciemnościach kierowca musi zauważyć tablicę i zorientować się, iż chciał wjechać w ulicę jednokierunkową.

Według przepisów drogowych, każdy pojazd mechaniczny musi posiadać podręczną apteczkę opatrunkową. Bez tego nie zostanie zarejestrowany, stwierdzenie zaś podczas kontroli ulicznej nie posiadania apteczki, pozbawia właściciela pojazdu numerów rejestracyjnych na 1 miesiąc lub więcej. Tak więc i każdy motocykl wozi dwie skrzynki narzędziowe. Jedną do narzędzi a drugą, zaopatrzoną w znak czerwonego krzyża, do lekarstw i opatrunków.

Dawno nie mający racji bytu znak w formie czerwonego trójkąta, obowiązuje nadal posiadaczy samochodów. Jak bardzo nie pasuje takie oznaczenie do nowoczesnego Buicka lub Cadillaca każdy sam rozumie. Dziś zamiast oznaczać samochody o hamulcach na cztery koła jako stanowiące niebezpieczeństwo przez szybkie zatrzymanie się dla jadących a nimi, należałoby oznaczać trójkątem czerwonym, ale z przodu, samochody o hamulcach na dwa koła jako naprawdę niebezpieczne w ruch ulicznym.

Numery rejestracyjne, tłoczone na blasze, mają w lewym górnym rogu kolorowe godło państwa, obok oznaczenie serii dwoma literami i pod tym tylko trzycyfrowe numery. Każda seria od 001 do 999 posiada litery ułożone w kolejności alfabetu, a więc AA, AB, AC i td. następnie BA, BB, BC i td. Kategorie pojazdów nie mają takich rozgraniczeń w numeracji jak u nas (A, H, T oraz motocykle) posiadają numery w kolejności rejestrowania się.

Transport samochodowy w planie zalesienia ZSRR

Pokonać posuchę — taki cel postawiła sobie nauka radziecka. Na obszarze 120 milionów hektarów rozciągają się tereny słynne z urodzajnej gleby, lecz pozbawione prawie zupełnie lasów. I właśnie na tej ziemi zdarzają się często nieurodzaje. W czasie upalnych miesięcy lata, wieją gorące, suche wiatry, nadciągają nad stepowe tereny czarnoziemu, osuszają powietrze, glebę i rośliny. Posuchy nawiedzają południowo-wschodnie obszary ZSRR oraz południe Ukrainy.

Już w końcu 19 stulecia uczeni rosyjscy z Wasylim Dokuczajewem na czele, rozpoczęli prace mające na celu uniknięcie klęski posuch. Lecz ówczesne władze nie przywiązując odpowiedniej wagi temu zagadnieniu i tłumacząc się brakiem funduszów zostawiły uczonych w pierwszych fazach ich doświadczeń. Dopiero Związek Radziecki rozumiejąc korzyści płynące z zalesienia olbrzymich obszarów, zmagazynowania w nich wielkich zapasów wilgoci i tym samym zlikwidowania klęski posuchy, bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych przystąpił do wykonania tego planu. Planu zalesienia 6 milionów hektarów ziemi i stworzenia kilkudziesięciu tysięcy stawów. Najlepej zilustruje to zamieszczona poniżej mapka.

Zmobilizowano wszystkie ostatnie zdobycze techniki i nauki, cały sztab uczonych i pracowników.

W tej trudnej obliczonej na wiele lat pracy, rola transportu zmotoryzowanego jest bardzo duża. Cały dowóz od linii kolejowych do ośrodków położonych o wiele kilometrów od nich, po bezdrożach, piaskach i błotach, transport materiałów potrzebnych do zalesienia, narzędzi, ludzi i wszelkiego sprzętu biorą na swoje barki samochody i ciągniki. Gdzie nie dotrze samochód, tam ciągnik gąsienicowy da sobie radę.

Ponieważ na terenie Związku Radzieckiego cały szereg przeprowadzonych prac wymaga specjalnie przystosowanego do ciężkich warunków terenowych transportu zmotoryzowanego, myśl konstruktorów radzieckich stale dąży do ulepszenia już wypuszczonych modeli jak również do produkcji nowych pojazdów, jak najbardziej odpowiadających wymaganiom eksploatacji. Wykorzystano wszystkie doświadczenia ostatniej wojny i zastosowano potrzebne ulepszenia i zmiany.

Niezastąpionym w ciężkim terenie jest samochód GAZ — 67. Budowa jego jest oparta na konstrukcji zespołów osobowego samochodu M—1. Dzięki dobrym właściwościom dynamicznym, zwiększenie prześwitu, skróconej długości pojazdu, oraz dużym kątom zakrętu kół przednich, samochód GAZ — 67 porusza się z łatwością po terenie. Do przewozu ciężkich ładunków po piaszczystych lub błotnistych bezdrożach, służy ciągnik gąsienicowy ATZ z silnikiem Diesla. Przy małym stosunkowo zużyciu paliwa i dużej mocy jest on bardzo przydatny przy transporcie.

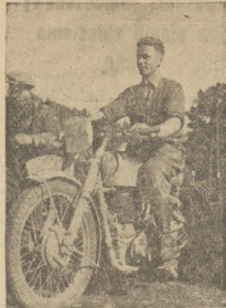
Doskonałym przykładem przystosowania samochodu do bierzących potrzeb, może nam służyć model samochodu GAZ—51. Doskonały w eksploatacji normalnej na szosach i drogach wiejskich, przy szczególnie ciężkim terenie nie wykazywał swych zalet. Pewne zespoły silnika i podwozia często ulegały uszkodzeniom. Postanowiono ulepszyć wóz i przystosować go do eksploatacji terenowej. Tak powstał samochód GAZ—63, który wprawdzie w ogólnej budowie niewiele różni się od modelu GAZ—51, lecz zmiany przeprowadzone tak w silniku jak i w karoserii przystosowują samochód do jazdy w terenie.

Na uwagę zasługują ulepszenia zastosowane w moście przednim i skrzynce biegów. Zastosowano także specjalne terenowe ogumienie.

Samochód GAZ—63 w trudnych warunkach terenowych wykazuje wysokie zalety i jest bardzo udanym modelem konstruktorów radzieckich.

Wszędzie, gdziekolwiek przeprowadzane są jakieś prace, we wszystkich dziedzinach życia gospodarczego transport zmotoryzowany ściśle współdziałając z innymi sektorami gospodarki państwowej, pomaga w budowie państwa, powiększa dobrobyt i obronność kraju.

elk.



To prawdziwy talent raidowy mówili o A. Kwiatkowskim widzowie przyglądający się wyczynom zawodników na trasie raidu tatrzańskiego.

Trzy dni zmagań motocyklistów

Zakopane zapomniało o górach

Tegoroczny Raid Tatrzański na długo zapisze się w pamięci wszystkich zawodników, którzy w sobotę dnia 13 sierpnia stanęli na starcie do I-go etapu. Takiego deszczu, mgły, rozmiękłych dróg i ścieżek zamieniających się w rwące potoki nie przewidywała nawet tradycja tego „dżdżystego" raidu. Toteż nic dziwnego, że spośród 54 zawodników po przebyciu 114 km. trasy na mecie I-go etapu znalazło się tylko 30-tu najlepszych. Bez punktów karnych dojechał natomiast zaledwie jeden zawodnik Jerzy Dąbrowski na Triumphie 500 ccm. Resztę zawodników zmogła gliniasta droga, w której motocykle zapadały się po ośki i silniki, które chłonąc zamiast powietrza gęstą mgłę, paliły bardzo ciężko.

W niedzielę dnia następnego, 29 zawodników ruszyło do II-go etapu. Sytuacja poprawiła się o tyle, że deszcz przestał padać, natomiast nocna burza pozrywała kilka mostków i należało zmienić w ostatniej chwili trasę. Tego dnia odpadło już tylko 6 zawodników, ale nie brak było przykrych wypadków. Takiemu uległ między innymi, uczestnik wszystkich Raidów Tatrzańskich, Cz. Bochaczek (Gwardia Wisła — Kraków). Miał on bardzo silny upadek przy pełnej szybkości swej DKW 125 i rozciął sobie kolano. Tym nie mniej Bochaczek etap ukończył, a na drugi dzień stanął do III-go etapu z pozszywaną skórą na nodze. Bez punktów karnych w II-gim etapie dojechała w klasie 125 ccm. cała ekipa fabryczna SHL-ek, a więc: J. Jankowski, St. Brun i M. Markiewicz. W klasie 250 ccm. Aladar Kozeł (SAK Koszyce). W klasie powyżej 350 ccm: J. Dąbrowski, A. Kwiatkowski, S. Rusiniak, K. Gargul, jak również obaj „wózkarze": J. Paluch i T. Kamiński.

III-ci etap odbył się przy pięknej słonecznej pogodzie. Kto przetrzymał pierwsze ciężkie dwa dni raidu wiadomo było, że już teraz nie odpadnie. Trasa 50-cio km. prowadziła wokół Zakopanego po najbardziej różnorodnych odcinkach terenu. Tego dnia odpadło już tylko 2 zawodników wyłącznie na skutek uszkodzeń maszyn: pewny kandydat na srebrny medal, S. Rusiniak (uszkodzenie skrzynki biegów) i T. Wadowski (uszkodzenie sprzęgła). Na ostatnim etapie raidu zaledwie 5-ciu zawodników „zarobiło" punkty karne.

Raid ukończyło 21 zawodników, a więc prawie połowa startujących.

Na podkreślenie zasługuje fakt ukończenia tego ciężkiego raidu przez K. Łykę (TKM Zakopane) na SHL-ce produkcji seryjnej. Łyko dopiero w roku bieżącym uzyskał prawo jazdy, a SHL-kę kupił kilka tygodni temu. Po zakończeniu III-go etapu odbyła się próba sprawności w jeździe terenowej, w której najlepszy czas uzyskał K. Gargul (Polonia Bytom) — 1 min. 31 sek.

W klasyfikacji zespołowej I-sze miejsce zajął zespół klubu „Polonia — Ogniwo" Bytom w składzie J. Jankowski, K. Gargul i J. Paluch — 95 pkt. karnych. II-gie miejsce zespół RKS „Skra — Okęcie" Warszawa w składzie A. Żymirski, A. Kwiatkowski i W. Markowski — 132 pkt. karne. III-cie miejsce PKM — Ogniwo Warszawa w składzie: J. Dąbrowski, St. Brun i H. Wróbel.

W klasyfikacji indywidualnej wyniki raidu przedstawiają się następująco: **Jedyny Medal Złoty w klasie powyżej 350 ccm zdobył J. Dąbrowski — 0 pkt. karnych. Medale Srebrne zdobyli: w klasie 125 ccm M. Markiewicz (OZM Kielce) — 11 pkt. karnych. W klasie 250 ccm Aladar Kozel (SAK Koszyce) 11 pkt. karnych. W klasie powyżej 350 ccm — Andrzej Kwiatkowski (RKS Skra Okęcie) — 5 pkt. karnych. Medale Brązowe zdobyli w klasie 125 ccm J. Jankowski 25 pkt. karnych, St. Brun — 42 pkt. karnych. W klasie 350 ccm — Zbigniew Kupczyk (RKS Skra Okęcie — 21 pkt. k. W klasie powyżej 350 ccm: A. Żymirski — 25 pkt. k., W. Studnicki (BKM Bielsko — 36 pkt. k., K. Gargul — 42 pkt. k. W klasie motocykli z wózkami J. Paluch — 28 pkt. k.**

(strz.)



„Łeb w łeb" szli przez wszystkie trzy etapy raidu J. Dąbrowski na Triumphie 500 i A. Kwiatkowski na AJS 500.

Ciężkie maszyny miały naprawdę morderczą pracę. A. Voellnagel na Horex 600 „tonie" w zakopiańskim błocie.



Dobrze pojechał na wysłużonym Triumphie 350 Z. Kupczyk z RKS Skra-Okęcie Warszawa.

NASI „CZOŁOWI".



Jerzy Jankowski, Czesław Bochaczek



Jerzy Dąbrowski i Stanisław Brun.



Zakopiańskie błota spowodowały, że nawet prasa nie mogła dojechać na „z góry wyznaczone pozycje" na trasie.

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji, Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Druk. Z. G. P. W. Nr. Zam. 1397. B-73300.